LA MARINA EN EL GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN DE INDIAS

Bibiano Torres

COLECCIONES MAPFRE 1492

La Marina es protagonista indiscutible de la expansión española en ultramar, que tiene su inicio con el descubrimiento de América. Muy pronto comenzaron los viajes de navíos andaluces a La Española y en cuanto se producen los primeros asentamientos continentales se inicia la expansión mexicana por el mar y hacia la Especiería, objetivo que había llevado al Almirante a las costas americanas. El descubrimiento del Pacífico permitió a los marinos españoles circunnavegar el mundo, descubrir nuevos territorios y, en el siglo XVIII, participar en expediciones científicas. La Marina fue la sostenedora del tráfico indiano y las flotas ejercieron su influencia en la vida americana. Se crearon puertos, cuya importancia perdura hoy en día como Buenos Aires o Manila. Los marinos también participaron en el gobierno de las Indias; fueron numerosos los virreyes, presidentes de Audiencia, y capitanes generales. Bibiano Torres ofrece al lector, en esta atractiva obra, un completo estudio de la Marina en el gobierno de las Indias

Bibiano Torres (Huelva, 1929). Doctor en Historia de América, Investigador Científico del CSIC, Ex-Director de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Obras: *Los conquistadores andaluces* (1978), *La Armada de Barlovento* (1981), *La Armada del Mar del Sur* (1987).

Creative Commons

Esta obra se encuentra disponible en Acceso Abierto para copiarse, distribuirse y transmitirse con propósitos no comerciales. Todas las formas de reproducción, adaptación y/o traducción por medios mecánicos o electrónicos deberán indicar como fuente de origen a la obra y su(s) autor(es).

Colección Mar y América

LA MARINA EN EL GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN DE INDIAS

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, Bibiano Torres
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-494-1
Depósito legal: M. 26620-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

BIBIANO TORRES

LA MARINA EN EL GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN DE INDIAS

EDITORIAL
MAPFRE

A mis hijos.

ÍNDICE

Primera parte

Capítulo I La Marina en el conocimiento de las Indias 17

Los primeros hallazgos 17
El gobierno colombino 18
Los viajes andaluces 20
Los primeros asentamientos continentales 21
Los inicios de la expansión mexicana por el mar 24
La expansión hacia la Especiería 25
Nuevas navegaciones hacia el Pacífico 27
Rutas del Pacífico desde el istmo 29
Expediciones desde la costa mexicana 33
Las expediciones del siglo XVIII 35

Capítulo II La Marina, sostenedora del tráfico indiano 37

Organigrama del tráfico 37
El control del tráfico 40
Las épocas del tráfico 40
Los navíos del comercio 43
Sistemas seguidos en el tráfico 44
Volumen del comercio 49
Las reformas del siglo XVIII 50
El tráfico de las compañías de comercio 54
Los navíos de aviso, los del azogue y los del correo 55
La ruta del Galeón de Manila 59
La defensa de las rutas marítimas 61
Las defensas del tráfico en el siglo XVII 65

Sistemas seguidos para la derrota del océano 66
La Armada en el siglo XVIII 67
Los corsos 71

Capítulo III INFLUENCIA DE LAS FLOTAS EN LA VIDA AMERICANA 73

El contacto interindiano 73
La llegada de las flotas 80
Las grandes ferias indianas 83
Otras ferias americanas 92
Influencias en otras ciudades 95
Sistemas seguidos en ese tráfico 98
Los principales puertos del tráfico 99

SEGUNDA PARTE

MARINOS EN EL GOBIERNO DE LAS INDIAS

Capítulo IV VIRREYES MARINOS 121

Lope Díaz de Armendariz, marqués de Cadereyta 123
Antonio Sebastián de Toledo y Salazar, marqués de Mancera 126
Félix Berenguer de Marquina 129
Juan Ruiz de Apodaca, conde del Venadito 134
Pedro de Toledo y Leyva 137
Manuel de Guirior 140
Francisco Gil de Taboada y Lemos y Villamarín 145
José Alfonso Pizarro 152
Pedro Messía de la Cerda 157
Manuel Antonio Flórez 162
Pedro Melo de Portugal y Villena 167
Santiago de Liniers 168
Baltasar Hidalgo de Cisneros 171

Capítulo V PRESIDENTES DE AUDIENCIAS Y CAPITANES GENERALES MARINOS 175

Gabriel Chaves Osorio 176
Juan Bitrián de Viamonte y Navarra 177
Ignacio Pérez Caro 180
Gabriel Curuzealegui y Arriola 181
Diego de Córdoba Lasso de la Vega 182

Pedro Antonio de Echevers y Suvisa 183
José de Ovando y Solís 184
José Basco y Vargas 185
José Diguja 188
José Solano y Bote 188
José Domas y Valle 190
Francisco Muñoz de San Clemente 191
Joaquín de Molina 191
Antonio Pareja 192
José Bustamante y Guerra 193
Domingo Monteverde 194
Jorge Gardoqui de Faravaveitia 195
Pascual de Enrile y Alcedo 196
Miguel Tacón y Rosigue 197

Capítulo VI GOBERNADORES MARINOS 201

Felipe Gutiérrez 202
Pedro Menéndez de Avilés 202
Francisco García Osorio 204
Pedro Menéndez Márquez 205
Diego de la Rivera y Cepero 206
Pedro de Valdés 206
Sancho de Alquiza 209
Gaspar Ruiz de Pereda 210
Francisco de Venegas 211
Feliz Garcí-González de León 212
Francisco Rodríguez de Ledesma 213
Alonso de Campos y Espinosa 215
Manuel de Velasco 215
Tomás Marco, duque de Estrada 216
Julián de Arriaga y Rivera 216
Cristóbal Ignacio de Soria 217
Francisco de Ugarte 217
Antonio de Ulloa 218
Lucas de Gálvez 220
José María Chacón y Sánchez 220
José Ignacio de Astigarraga 221
José de Aguirre Irisarri 222
Juan Álvarez de Beriñas 223
Francisco de Montes 223

Antonio Gutiérrez de la Concha y Mazos de Güemes 224
Francisco Javier de Ulloa 225

Capítulo VII Marinos en los Apostaderos de América 227

Blas de Lezo 228
Andrés Reggio 229
Juan Ruiz de Apodaca 229
Blas de la Barreda 230
Antonio de Arce 230
Juan Antonio de la Colina 231
Nicolás José Rapún 231
Gabriel de Aristizábal y Espinosa 232
Juan Bautista Bonet 232
José Bermúdez de Castro 233
Juan Alonso de Navia 233
Lorenzo de Montalvo 234
Diego de Alvear y Ponce de León 234
José de Espinosa y Tello 235
Camachos, marqués de 235
Juan de Araoz y Caro 236
Domingo de Hernani 236
Juan Francisco Aguirre 237
Antonio de Córdova y Lasso 237
Tomás de Ugarte 238
Rafael Gómez Roubaud 238
Guillermo de Aubareda 239
José de Córdova y Rojas 239
Ciriaco Ceballos 240
Juan María de Villavicencio 240
Ignacio Alavara y Navarrete 241
José de Quevedo y Chieza 242
Agustín de Figueroa 243
Antonio Vácaro 243
Tomás de Ayalde 243
Pedro de Valencia 244
Miguel María Gastón 245
Angel Laborde Navarro 245
Juan Bautista Topete 246
José Primo de Rivera 247
Francisco Armero y Fernández de Peñaranda 248

José María de Bustillo 249
Pedro Sáez de la Guardia 249
Eusebio Salcedo 250

Apéndices 251

Bibliografía 253

Índice onomástico 259

Índice toponímico 265

PRIMERA PARTE

Capítulo I

LA MARINA EN EL CONOCIMIENTO DE LAS INDIAS

Los primeros hallazgos

El descubrimiento de América fue, indiscutiblemente, el de mayor repercursión y el más inesperado de todos los geográficos. Para ello fue necesario navegar y atravesar todo el Atlántico. Este hecho y el hallazgo inmediato del otro océano, el Pacífico, unido al viaje de circunnavegación, completan experimentalmente la superficie del planeta concebida por Ptolomeo. Y todo en un rápido proceso, transcurriendo sólo 30 años entre el primero y el último.

Y esto ocurrió gracias al arriesgado afán marinero de unos hombres que, con una gran tradición de trabajo en las costas africanas y en las islas cercanas a ella, dedicaron su esfuerzo a aquellas empresas. Hay que hacer también referencia a hombres de otras tierras, los cuales, bien desde puestos importantes en aquellas expediciones, como es el caso de Colón, de Vespucio y de Magallanes, o bien como mercaderes establecidos en Sevilla, arriesgaron sus bienes en los primeros viajes.

Las características geográficas del continente americano, unidas a las posibilidades científicas existentes en el momento del descubrimiento, conquista y colonización, hacen que la Marina y sus hombres tengan un protagonismo destacado en la empresa. Pero con esta expresión no se abarca su total significado: es más correcto decir que sin ella hubiese sido totalmente imposible llevarla a cabo.

Es también obvio que hay que iniciar el trabajo con la figura de Cristóbal Colón. Aún desconocido su quehacer, en esta obra dedicada a destacar la Marina como cuerpo en la empresa y a sus hombres, hay

que situar al Almirante en el lugar privilegiado que ocupa en el descubrimiento.

Nada nuevo añadimos si iniciamos su perfil diciendo que es la figura más discutida de aquel acontecimiento. Pero aun así, nadie pone en duda ciertos conocimientos científicos en él, los normales de aquella época, su formación como marinero, incrementada cada día durante su larga estancia en Portugal, aunque todo ello no fuera suficiente para la empresa que acometió, como él mismo llegó a reconocer.

No queremos detenernos más en estos pormenores, bien tratados por los historiadores especialistas en su figura, para centrarnos en su llegada a España, donde se gestaron los viajes descubridores. También esta estadía es hartamente discutida hasta el momento de las Capitulaciones de Santa Fe y su posterior partida de Palos de la Frontera.

Y con ella se inicia el conocimiento del Nuevo Mundo. Surge así una geografía expansiva. Primero de forma incipiente, Guanahaní —bautizada por el Almirante como San Salvador y actualmente llamada Watling—, el primer punto de ese mapa que se va a formar, como un foco radiante en todas las direcciones y que se dirige en la etapa colombina fundamentalmente hacia el sur y hacia el occidente. En un principio entra en contacto con Cuba y Santo Domingo; luego el contorno de estas islas se ampliará y aparecerán otras: Jamaica, Puerto Rico, Dominica y Guadalupe, para posteriormente avanzar más hacia el sur, vislumbrándose Trinidad y la costa sudamericana. El mapa colombino se completará con un amplio espacio continental conformado por las costas atlánticas del istmo centroamericano.

El gobierno colombino

Una vez mencionados los cuatro viajes de Colón hay que hacer referencia a su labor gubernativa. Los amplios poderes que le otorgaron en Santa Fe —almirante vitalicio de todo lo que descubriere, virrey y gobernador de todas las nuevas tierras, amén de gran cantidad de mercedes y concesiones— muy pronto se verían en entredicho.

En la preparación del segundo viaje surgieron problemas al intentar llevarse un cierto número de continos, privilegio real, lo cual suponía el establecimiento de una especie de corte en las nuevas tierras. A ello se agregaría su falta de tacto como gobernante, que convirtió a

La Española en un foco de acusaciones contra él y los suyos, emitidas por algunos de sus pobladores. La llegada a España de dos de éstos –Boil y Margarit– acentúan la campaña anticolombina que se había iniciado con el anterior arribo de Antonio Torres, enviado por el Almirante con una remesa de 500 esclavos caribeños.

A esta inoportuna ostentación de esclavitud se añade la orden que dio, imponiendo a los indios un tributo en oro, y las acusaciones de los referidos Boil y Margarit acerca de la presión que el Almirante ejercía sobre los pobladores, favoreciendo solamente a aquellos que le eran fieles.

Esto determinó que Colón adelantara su segundo regreso a la Corte. Es cuando los cronistas lo presentan vestido con el humilde sayal franciscano, en vez del lujoso uniforme de almirante que exhibía a la vuelta del primero ante los Reyes, y cuando a pesar de toda la campaña contra él y su familia, sigue contando con la confianza que le habían otorgado los soberanos, conservando todos sus privilegios y mercedes. Gracias a esta aceptación, Colón logró una de sus mayores ambiciones personales: la institución de un mayorazgo en su hijo Diego y sus descendendientes, continuando en su otro hijo Hernando y en sus hermanos Bartolomé y Diego.

Pero nuevos incidentes le esperaban con el tercer viaje. Después de su recorrido por la costa venezolana, a su regreso a La Española, se la encuentra sumida en una guerra civil, protagonizada por sus dos hermanos y seguidores contra Francisco Roldán, al cual él había nombrado alcalde mayor de la isla y quien, amparado en el malestar existente, acaudilló a todo el grupo de descontentos. Este suceso puso otra vez en evidencia su impericia en el gobierno al no castigar al sublevado; por el contrario, condescendió a las peticiones del alcalde mayor, que regresó a la capital y fue repuesto en su cargo.

La llegada de las primeras expediciones, casi simultáneas a este tercer viaje, y a las que nos dedicaremos detalladamente por la importancia que tuvieron en la configuración del nuevo mapa que se iba formando, junto con las noticias que a España llegaban acerca de los problemas que surgían continuamente en las nuevas tierras del Caribe, determinaron el cambio definitivo en el ánimo real.

Se hacía evidente la necesidad de modificar el gobierno de aquellas tierras. La idea del Almirante de implantar allí un sistema de factoría chocaba con los deseos de los castellanos. Lo que ocurrió lo pre-

siente en sus escritos de estos momentos; él hace referencia a la desobediencia y a la ingratitud de muchos hacia su persona, intenta cubrir ciertos sucesos con continuos elogios hacia las nuevas tierras y con el envío de los tributos reales recaudados. Aun así, su fatal choque con la Corte sería inmediato.

Él mismo había solicitado la llegada de un jurista que administrase justicia, y con ese fin los Reyes envían a Francisco de Bobadilla, pero también con poderes para abrir una investigación sobre la rebelión que contra el Almirante se estaba formando y con otros que anulaban su autoridad.

La llegada de este personaje, crucial para la suerte de Colón, coincidió con su ausencia de la capital. Se hallaba en el interior de la isla, donde había acudido, junto con Roldán, a sofocar otra rebelión. Había dejado el mando a su hermano Diego, y Bobadilla, ante la negativa de aquél de entregarle los prisioneros, hace valer su autoridad y lo encarcela, comenzando un proceso en el que salen a la luz las acusaciones que los vecinos hacen del gobierno de los Colones. Cuando el Almirante regresa es también depuesto y como prisionero vuelve por tercera vez a España.

Sus incesantes pasos posteriores por tierras españolas están llenos de promesas reales; pero no pasaron de ahí. El monopolio colombino había concluido y Nicolás de Ovando es nombrado gobernador y justicia mayor de las Indias. Lo único que consiguió fue permiso para realizar un cuarto viaje, pero cargado ya de limitaciones, siendo quizá la más importante la prohibición de ir a La Española, la que hasta hacía sólo unos años había sido su pequeña corte.

Los viajes andaluces

El monopolio colombino, como hemos visto, llegó a su fin. No podía ser de otra forma. Aunque sus dotes gubernamentales hubiesen sido más eficaces, el secreto de la ruta, si es que existía, no podía perdurar. Tampoco las bulas papales podían ser óbice para que otros países con gran tradición marinera permaneciesen al margen de aquel Nuevo Mundo que se abría.

Lo mismo ocurrió con las expediciones portuguesas, francesas e inglesas que se iniciaron, y los reyes españoles se plantearon la necesi-

dad de abrir la ruta a otros marinos, concediéndose la primera autorización en 1495. Dos años más tarde, coincidiendo con el tercer viaje colombino, se deroga aquella concesión, logrando que la libertad de navegar se reduzca a unos límites geográficos. Pero esta restricción pronto se desvanece y se inician los que mejor que «Viajes Menores» han sido llamados últimamente «Viajes Andaluces».

Se realizarán entre 1499 y 1503, ampliando extraordinariamente el mapa del Caribe y de las costas centroamericanas. De ahí su gran importancia. Son viajes que se realizan con muy pocos navíos, con un carácter marcadamente comercial, aunque el lucro no fuera en la mayoría de los casos el objeto conseguido. Pero todos ellos tripulados por expertos y arriesgados marinos que ensancharon excepcionalmente el nuevo mapa.

Todos trazan una derrota inicial similar, que es casi siempre la seguida por el Almirante en su tercer viaje, partiendo desde las Canarias y dirigiéndose directamente hacia las costas sudamericanas —Brasil, Venezuela, alcanzando algunos Panamá— y desde aquí a las islas del Caribe. Alonso de Ojeda, Pero Alonso Niño, Cristóbal Guerra, Vicente Yáñez, Diego de Lepe y Rodrigo de Bastidas son los principales marinos de estos singulares periplos.

También casi a la vez se inician una serie de expediciones marítimas desde Santo Domingo, convertida ya en la plataforma antillana. Tanto Ovando como don Diego Colón organizan una serie de viajes que tienen gran interés desde el punto de vista de los descubrimientos geográficos, usando el mar como vía. Determinarán la ampliación del mapa antillano, perfilándose así los contornos completos de las islas de Cuba, Puerto Rico, Jamaica y Trinidad.

Los primeros asentamientos continentales

Después se producen los primeros asentamientos continentales, gracias también a la Marina. La primera expedición es la de Vicente Yáñez circunnavegando todas las costas de la península yucateca, quien posteriormente alcanzaría las costas hondureñas y volvería a recorrer aquella península hasta llegar a la altura de Tampico. No encuentra el ansiado paso desde el golfo mexicano al Mar del Sur, pero sí se lleva la gloria de convertirse en descubridor de esa zona costera mexicana.

A estos viajes se añade el que realizan en 1508 Diego de Nicuesa y Alonso de Ojeda, a los que acompañaba Juan de la Cosa, camino de Veragua y el Darién, territorios a los que se dará el nombre de Nueva Andalucía. También es tripulante de esta expedición Vasco Núñez de Balboa, quien años más tarde dará a conocer el Mar del Sur, descubrimiento fundamental para la vida americana.

Pero antes de este logro se producen nuevas expediciones marítimas en busca del ansiado paso marítimo. Este objetivo, por lo que significaba en la búsqueda de las especias, fue causa y motivo más que suficiente para que se planeasen nuevos derroteros marítimos. Ponce de León, desde su gobernación en Puerto Rico, y contando con el experto piloto Antón Alaminos, pone rumbo a las Lucayas, tocando varias islas, entre ellas la célebre Guanahaní, y continuando hacia el norte alcanzaría tierra firme, en lo que llamó la Florida. Estaba en la parte meridional de aquella península, y buscando inútilmente el paso avanzó hacia el norte por aquella costa. Al no hallarlo vuelve hacia el sur y bordea toda la península entrando en el golfo mexicano por el cabo Corrientes.

Desde La Española también se realizan expediciones marítimas para consolidar lo descubierto en la costa sudamericana del Caribe. Cabe destacar entre los logros el protagonizado por el marino Rodrigo de Bastidas, viejo conocedor de aquella costa, que consiguió una capitulación para ir a Santa Marta.

Ahora no se trataba de una expedición más, sino también de colonizar y poblar. Estamos ante un nuevo navegante en su faceta de conquistador, colonizador y gobernante. Con cuatro carabelas y la nao *Santiago*, partía en el mes de mayo de 1528 hacia sus nuevas tierras. Dos de aquellos navíos salieron de avanzadilla «para tentar la tierra», aunque sólo uno llegó antes que Bastidas. El otro tuvo que hacer escala en Jamaica a causa de las averías.

Desde que desembarca, las relaciones que mantiene con los naturales fueron siempre excelentes, y el buen trato del primer viaje continuaría prevaleciendo. Las Casas, duro hasta la saciedad con los conquistadores, dice de Bastidas «de esos creo yo pocos hubo. Siempre le conocí ser para los indios piadoso».

Fue el estilo que mantuvo siempre durante su gobierno, y quizá esto motivó el constante roce con miembros de su hueste y con los colonos, por la severidad con que castigaba al que cometía algún abu-

so con los naturales, y la conspiración tramada contra él que terminó con su vida.

En la costa de Santa Marta se atrajo la amistad de los caciques de Bonda, Gaira y Taganga, los más importantes de aquel lugar, para fundar a continuación la ciudad de Santa Marta, en el valle del río Manzanares, dominada por la Sierra Nevada. Fundación que, en un principio, vivió malos momentos. A una epidemia de disentería, ocasionada por el consumo de alimentos que llegaron de Santo Domingo en malas condiciones, le siguió otra de fiebres malignas, atribuidas al enterramiento en forma inadecuada de los fallecidos de la primera, diezmando aquella incipiente población.

Pasadas las primeras contingencias, y con la llegada de nuevos pobladores llamados por Bastidas, la ciudad inició su crecimiento y consolidación. Una vez resueltos los problemas de ese primer establecimiento, continuó la colonización hacia el interior, con el intento de alcanzar Taybo, uno de los lugares más poblados de la región, a unos 100 kilómetros de Santa Marta. Los cronistas afirman que allí tuvieron noticias de tierras ricas en oro, y con la idea de hacer una nueva entrada, Bastidas regresó por refuerzos a Santa Marta. Pero los acontecimientos que se dieron en la ciudad y que acabaron con su vida se lo impidieron.

Las acusaciones señalan a su teniente Juan de Villafuerte, «quien le llamaba padre y el gobernador a él hijo», como responsable de lo ocurrido. Este supo ganarse para su causa muchos colonos a base de dádivas y promesas de oro que conseguirían en más cantidad de los naturales sin el impedimento de Bastidas. Preparada la rebelión, según cuenta Gómara, mientras dormía, le asestaron cinco puñaladas que le dejaron muy mal herido. Al no existir allí remedio para su curación decidió marchar a Santo Domingo. También este último viaje está rodeado de misterio, pues en vez de alcanzar la capital, el navío se dirigió a Cuba. Algunos historiadores lo achacan a que los tripulantes, cómplices de los asesinos, querían alejarlo de la autoridad de la Audiencia.

Posteriormente, Cuba y Jamaica asumen el papel que hasta ahora le había correspondido a La Española de servir de plataforma de las expediciones al continente. Las nuevas expediciones permitirán completar el mapa de la costa del golfo de México y de la Florida. Francisco Hernández de Córdoba, Juan de Grijalba y Álvarez de Pineda, entre

los años 1517 y 1519, realizan esos viajes, cerrando totalmente el golfo sin hallar el paso que se buscaba.

Pero había aún más costas al norte del golfo, y allá podría localizarse el ansiado paso. Nuevos marinos avanzan hacia ellas: Diego Caballero y Pedro de Quexos marcan una nueva ruta, que seguirá después Vázquez de Ayllón hasta los 33 grados de latitud. Allí murió el llamado *juristamarino*, y el ambiente hostil de aquella costa norteamericana obligará a la expedición a emprender la retirada.

Por último, reseñar la incursión más importante, por las consecuencias expansivas que supuso luego, de todas las realizadas desde Cuba: la de Hernán Cortés. Hay que concebir esta navegación como continuación de las de Córdoba, Grijalba y Pineda, participando en ella muchos que ya habían navegado con aquéllos. El primer objetivo fue la costa yucateca, a la altura de la isla de Cozumel, para después bordear toda la península, pasar por Tabasco y llegar a San Juan de Ulúa. Hasta aquí llega el hecho marinero; comienza a partir de entonces la actuación del soldado y del colonizador.

Los inicios de la expansión mexicana por el mar

Como parte del proceso cuyo objetivo esencial era lograr el ansiado paso marítimo que uniese los dos mares, hay que mencionar el intento que se lleva a cabo desde México, una vez realizada la conquista por Cortés. Éste organizará dos expediciones con ese fin. Una, vía terrestre, dirigida por Alvarado. La otra, la que aquí nos interesa, es la ordenada a Cristóbal de Olid, para que se dirigiese a las Hibueras (Honduras) después de pasar por La Habana, donde se le unirían refuerzos. Su misión consistiría en desembarcar en el primer puerto que hallase en Honduras y fundar una población que le sirviese de entrada para la exploración y conquista de aquella tierra.

Con cinco naves muy bien pertrechadas salió Olid de Veracruz en los primeros días del año 1524. Tras una pequeña escala en Cozumel para reparar uno de los navíos, y sin ningún otro problema, llegó a La Habana, donde tiene lugar el célebre pacto con Diego Velázquez, traicionando a Cortés. De allí parte, con los refuerzos conseguidos, hacia las costas hondureñas, fundando el puerto del Triunfo de la Santa Cruz, iniciando la penetración hacia el interior desde allí. Lo sucedido

en La Habana abortó el objetivo con que había sido concebida aquella expedición.

La expansión hacia la Especiería

La gran plataforma continental americana fue un obstáculo inesperado para navegar hacia la Especiería. Muchos de los esfuerzos del Almirante en su cuarto viaje se encaminaron a encontrar ese paso, y lo que no consiguió la Marina lo logrará Vasco Núñez de Balboa por tierra.

La confirmación de la existencia del otro océano alentó la búsqueda del paso marítimo, y se organiza con ese fin la expedición de Juan Díaz de Solís. En 1512, siendo piloto mayor de la Casa de la Contratación, capitula explorar la costa situada a las espaldas de Castilla del Oro «e de allí adelante unas 1.700 leguas hacia el sur».

Pero mientras Solís preparaba aquella armada llegan a España las noticias del hallazgo de Balboa. Había que cambiar la capitulación, incluyendo el encargo de buscar el paso que uniese los océanos. Así, la firmada en Mansilla el 24 de noviembre de 1514 estipula bordear la costa atlántica y una vez conseguido el paso del Mar del Sur, seguir por el nuevo mar hasta «las espaldas de Castilla del Oro».

Desde ese lugar habría de comunicar su descubrimiento y continuar hacia el norte para hallar allí el otro que se suponía que debía de existir. Hasta ese momento nunca se había programado un viaje de tal magnitud. El Estado financiará aquella empresa, pero se aparentará que es una nueva expedición particular para no alarmar con ello a los portugueses.

La última singladura de aquel viaje fue adentrarse en el Río de la Plata, al que, por su anchura y notar que el agua no era salada, llamaron Mar Dulce. Desde este momento el marino se convierte en explorador. Las crónicas nos narran cómo uno de los navíos, con Solís a bordo, recorrió toda la orilla nórdica de aquel estuario hasta encontrar una isla que él llamó Martín García, al haber enterrado en ella a un marinero de la expedición de ese nombre, y donde los indios dieron muerte tanto a él como a todos los tripulantes que desembarcaron, menos a un grumete, Francisco del Puerto, quien sobrevivió y fue encontrado por la expedición posterior de Sebastián Cabot.

Al desaparecer el jefe de la expedición se abandonó lo programado y deciden regresar, naufragando una de las carabelas a la altura de la isla de Santa Catalina. Allí cargan palo del Brasil, y con esa mercancía entran en Sevilla el 4 de septiembre de 1516. La muerte de Solís hizo olvidar el objetivo del paso durante dos años.

Después se llevará a cabo el viaje de circunnavegación. La década de los veinte, que acabamos de iniciar, es sin duda la que mayor número de nuevas tierras incorporará al mapa que se estaba formando. Y casi todas ellas, volvemos a insistir que por los condicionamientos geográficos, fueron logrados por expediciones marítimas: así se dieron los asentamientos en el istmo centroamericano, que aportaron un conocimiento casi perfecto de todas sus costas, el asalto definitivo a las tierras mexicanas, las incursiones cada vez más al sur por el nuevo mar, lo que significó la incorporación del imperio incaico y la realización del viaje de circunvalación.

Seis meses después de que Cortés iniciase su empresa mexicana, se inicia este viaje de circunvalación, al que hay que considerar como un nuevo intento para lograr el paso hacia el Mar del Sur. Su propulsor, Fernando de Magallanes, portugués con una gran tradición marinera, lo realiza bajo el protectorado de la corte española después de haberlo intentado sin resultado en su tierra.

Preparada la expedición en Sevilla, 237 hombres partían del Guadalquivir el 10 de agosto de 1519, tripulando los cinco navíos habilitados. Son conocidos de sobra los incidentes de aquella larga travesía como para detallarlos aquí; por ejemplo, en la costa patagónica, con el inhóspito clima que allí padecieron, o las dificultades del paso al Pacífico y las consecuencias que el escorbuto tuvo en la tripulación. Penalidades que culminaron con la muerte de Magallanes y con el difícil regreso, ya bajo el mando de Elcano a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza, también marcado por las epidemias. El 22 de abril de 1522 finalizaba aquella gran gesta marina.

Mientras que la nave *Victoria* completaba el famoso viaje de circunvalación, la otra que había quedado, la *Trinidad*, una vez reparada zarpaba de Tidor el 22 de abril de 1522 para poner nuevamente rumbo al Pacífico, alcanzando las islas Marianas. Pero a pesar de subir hasta los 42° de latitud norte, le fue imposible lograr su objetivo, regresando a las Molucas. El primer intento de recorrer el Pacífico en esa dirección había fracasado.

Nuevas navegaciones hacia el Pacífico

Una vez conseguido el propósito de llegar a la Especiería, el espíritu mercantilista impulsó muy pronto nuevas expediciones hacia aquellas islas. Todo aquel movimiento dio lugar al establecimiento en La Coruña de la Casa de la Contratación de la Especiería, organizándose una armada mandada por García Jofre de Loaysa, al que se nombra capitán general y gobernador de las islas del Moluco, nombrándose piloto mayor de aquella empresa a Juan Sebastián Elcano.

La expedición partió en 1525 hacia las costas sudamericanas, y después de padecer grandes contrariedades en aquellas aguas australes alcanzan el cabo de Hornos, donde sus tripulantes dijeron «que allí era el acabamiento de la tierra».

Tras varias intentonas consiguen atravesar el estrecho, pero también con clima adverso, tardando 48 días en lograrlo, muchos más que Magallanes. La fortuna que éste tuvo en el paso y en la entrada al nuevo mar le faltó a esta expedición, que continuó sufriendo también el azote de los elementos en estas aguas, provocando otra vez en el caos en los navíos que habían conseguido atravesar el estrecho. Sólo uno de ellos, como en el viaje de circunvalación, consiguió completar la ruta, llegando a las Molucas, pero ya sin sus jefes, víctimas del escorbuto.

Lo más impresionante de esta gesta es que incluso a pesar de tantos sufrimientos, durante los seis años que allí permanecieron, los supervivientes consiguieron ganar aquellas islas para España, y en la ciudad de Tidore constituyeron un fuerte para defender aquellas posesiones contra los ataques y pretensiones de los portugueses.

Así, hasta que, cedidas las Molucas a Portugal, fueron repatriados por la ruta del Índico a Lisboa, entre ellos Andrés de Urdaneta.

La falta de noticias sobre la expedición dio motivo a la preparación de otras en su búsqueda. La primera de ellas es la que inicia, en 1526, Sebastián Cabot. Cuando este veneciano llegó a España tenía ya una gran hoja de servicio como marino y grandes conocimientos náuticos. Después de varios años de vivir en Sevilla fue nombrado piloto mayor de la Casa de la Contratación. La capitulación que firma para llevar a cabo su viaje es seguir la ruta de Elcano y buscar una de regreso más corto que el seguido por la *Victoria*. Posteriormente los acontecimientos convirtieron la gesta en un viaje de reconocimiento de los ríos de la cuenca del Plata.

A la vez que se realizaban esas expediciones desde España, la expansión marítima por el Pacífico también tuvo puntos de partida en las costas mexicanas. Primero Cortés y después los virreyes son los organizadores. Y en todos el problema común fue siempre el regreso. Muchos fueron los intentos, destacando los realizados por Álvaro de Saavedra, Hernando de Grijalva y Ruy López de Villalobos.

Los continuos fracasos y el abandono por parte de España de las Molucas explica que pasen 20 años sin que se intente de nuevo la empresa. Pero la idea seguía en la Corte, y fue aprobado un proyecto que el virrey Velasco expuso a Felipe II de colonizar las Filipinas y descubrir la ruta del tornaviaje. La iniciativa del plan se debía a un hombre que ya había navegado por aquellas aguas en la expedición de Loaysa. Era Andrés de Urdaneta, ahora fraile agustino, y a quien los hábitos no le habían hecho olvidar aquellas islas y se hallaba convencido de saber el derrotero a seguir. La armada, preparada en el puerto de la Navidad, se quedó bajo el mando de López de Legazpi.

Resulta curioso que uno de los pataches, el *San Lucas*, se separó del resto de la escuadra y al año siguiente regresaba a la Navidad. Si lo referido por su capitán, Alonso de Arellano, acerca de que había llegado hasta Mindanao era cierto, ése fue el primer navío que atravesó el Pacífico de oeste a este. Pero aún así, lo había realizado sin marcar una ruta, que es el gran logro posterior de Urdaneta.

Éste, como el conjunto de aquella armada, arribó a las islas de los Jardines y por la pericia del fraile agustino llegaron a las de los Ladrones, y de allí a las costas de Samar, donde desembarcaron el 13 de febrero de 1565, tomando posesión de ella en nombre de España. Lo mismo hicieron después en Leyte, en Limasagua, en Bohol y en otras islas del archipiélago filipino.

Pero aún quedaba lo más importante de la empresa. Para ello se preparó la nao *San Pedro*, que aunque comandada por Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi, y pilotada por Esteban Rodríguez y Rodrigo de la Isla Espinosa, hay que reconocer que su auténtico jefe era Urdaneta. Bien pertrechada para una larga travesía de ocho meses y con 200 hombres, iniciaron la navegación el 1 de junio de 1565, saliendo entre las islas de Cebú y Matán y otras que nombraron Ascensión, Filipina y los Volcanes. Urdaneta mandó poner rumbo NO hasta alcanzar una latitud norte de 39°, encontrando en ese punto una isla pequeña, a la que llamaron la Deseada. Allí consiguió que la corriente de Kuro Shi-

vo le llevase a las costas americanas, a la altura de la península de California, hacia los 28° de latitud.

Una de las etapas más apasionante de la conquista del mar se había logrado después de 40 años de intentos.

Terminamos este ciclo de navegaciones por el Pacífico sur con el segundo intento peruano de llegar a las Especierías. El primero había sido de Pedro de Alvarado.

El mundo de las especias fue esencial para el conocimiento de todo el Pacífico. «Parece que esta mar del Sur está sembrada de islas muchas y grandes y podría ser que las que están abajo de la equinoccial o cerca de ella hubiese especiería, pues están en el mismo clima del Maluco». Con esta idea, expresada por Pedro de la Gasca, se hicieron muchos de los descubrimientos en aquel mar.

Y con esa idea fue con la que en 1567 zarpó del puerto de El Callao la expedición de Álvaro de Mendaña, recorriendo infinidad de islas del Pacífico, para regresar por la ruta hallada del norte y costear toda la costa americana hasta El Callao, desde donde volvió a preparar dos nuevas expediciones por aquellas aguas. La pericia lograda durante esos viajes por el piloto Pedro Fernández de Quirós le hizo alcanzar la isla de Australia en un nuevo viaje que realizó en los primeros años del siglo XVII.

Rutas del Pacífico desde el istmo

La misma finalidad que tuvieron en un primer momento las Antillas, fundamentalmente La Española y Cuba, como base de descubrimientos y asentamientos realizados por el mar, tuvo después Panamá, una vez organizada aquella gobernación por Vasco Núñez de Balboa y consolidado su gobierno en la época de Pedrarias Dávila.

Para continuar los proyectos de Vasco Núñez de Balboa, el piloto Andrés Niño, en compañía de Andrés de Cereceda, se dirige a España, entrando en contacto con Gil González Dávila, hombre influyente en la corte por su amistad con Fonseca. Gracias a esa ayuda consiguen capitular y ofreciéndole a Pedrarias participar en la empresa logran los navíos que poseía el descubridor del Pacífico. Pero a aquellos hombres lo que les interesaba en realidad era la tierra para buscar el oro, penetrando por ello en las del cacique Nicarao. Sólo Niño continuó por

mar, recorriendo toda aquella costa hasta llegar al golfo de Fonseca, así denominado en honor de su protector.

Las navegaciones por el Pacífico, aunque con fines muy diversos, continuaron y sirvieron para ir configurando toda aquella costa. Ahora la base sería durante unos años Guatemala, donde se había consolidado el gobierno de Pedro de Alvarado, quien iniciaría dos expediciones de gran interés.

Con autorización para ir a la Especiería, en 1531 organiza una armada, que concentra en el golfo de Fonseca, pero cuyo destino no sería el programado; durante su preparación, Alvarado tiene noticias del Perú y hacia allí se dirigió, desembarcando en la bahía de Caraques, dentro del territorio demarcado a Pizarro. Fue un viaje muy accidentado, teniendo que pactar con los hombres de Almagro y Benalcázar, regresando con las fuerzas muy diezmadas, pues la mayoría de la tripulación se había quedado con Pizarro.

Posteriormente, todavía durante su etapa de gobierno en Guatemala, lleva a cabo una nueva expedición por el Pacífico. De su último viaje a España vuelve con el permiso real de preparar una armada hacia el oriente. Dejando el gobierno en manos del licenciado Francisco de la Cueva, se hace a la mar en mayo de 1540, dirigiéndose hacia la Nueva España costeando hasta el puerto de la Navidad, cerca de la actual ciudad de Manzanillo. Era la primera vez que se navegaba hasta esa altura desde el istmo centroamericano.

Allí se entrevista con el virrey Mendoza para dilucidar los problemas jurisdiccionales que planteaba la conquista de Cibola, concluyendo en un pacto entre ambos para organizar la expedición hacia las Siete Ciudades de Cibola y Quivira. Pero poco después de aquella entrevista estalla una sublevación de los indios de la Nueva Galicia, y en uno de los encuentros que tienen con ellos, Alvarado resulta mal herido, muriendo poco después en la ciudad de Guadalajara.

Más importancia para las descubrimientos geográficos tuvieron las navegaciones que desde el istmo se proyectaron hacia el sur y que hicieron posible la conquista del Perú. Primero Pascual de Andagoya y después Pizarro y Almagro realizan una serie de viajes marítimos por aquella costa, hasta que consiguen los asentamientos que permitieron realizar, a partir de 1532, la marcha sobre el imperio incaico.

Y aunque la conquista de Chile se efectuó con expediciones terrestres, hay que destacar también la importancia de la función naval

en ella. Los núcleos expedicionarios de la campaña de Almagro contaron con los marinos para aquella empresa. De El Callao salió Ruy Díaz con tres navíos —*Santiago, San Cristóbal* y *San Pedro*—, transportando materiales que fueron de gran auxilio dando lugar a nuevos descubrimientos marítimos. Hasta la costa de Chincha llegaron el *San Pedro* y el *Santiago*, a un lugar próximo a donde se hallaba Almagro, en Ramada. Ambos navíos quedaron en muy mal estado por la dura travesía, con corrientes y vientos contrarios y por una ruta prácticamente desconocida. El otro, el *San Cristóbal*, después de alcanzar Arica, donde hizo escala para recoger a nuevos tripulantes, alcanzó Quintero y desde allí, una vez desembarcada la gente, regresó.

Y al igual que en esta primera penetración de Almagro, en la organización de la retirada volvió a contar con el *San Pedro* que, navegando a vista de la costa, al mando del piloto Francisco Noguerol, marchó a la vez de los que iban por tierra, sufriendo todos en Arica un ataque de los indios sublevados.

Posteriormente, a lo largo de todo el proceso de la conquista, el contacto con Perú continuó por el mar, y el viejo navío *San Pedro* realizó nuevos viajes. Esta embarcación había sido construida en Nicaragua y había figurado entre las naves que Alvarado llevó al Perú en 1533. Fracasada aquella expedición, fue vendida a Almagro, para posteriormente regalársela Pizarro a Juan Bautista Pastene, premiando así su labor en la Guerra Civil. Y con este ilustre marino llega a las costas de Chile, según versión oficial, enviado por Vaca de Castro para luchar contra cualquier intento francés de desembarcar en aquella costa. Lo cierto es que ese navío inició un viaje de reconocimiento de las aguas cercanas al estrecho, combinado con una expedición terrestre comandada por uno de los hombres de Valdivia, Francisco de Villagrán.

En las instrucciones que se le dieron debía de navegar hasta la desembocadura del Maule, donde ayudaría a Villagrán a cruzar el río, y continuar después 150 ó 200 leguas a lo largo de la costa. El 5 de septiembre desplegaron las velas, navegando durante 13 días a favor del viento del norte, hasta la altura de los 41°, desde donde pusieron proa a tierra, alcanzando un puerto que llamaron de San Pedro. Habían desembarcado en la región conocida con el nombre de Lepín, tomando posesión de ella. Desde aquel lugar regresaron costeando hasta Valparaíso, manteniendo así toda la ruta prácticamente para explorar mejor la tierra, dando nombre a las regiones que pasaban: por ejemplo, se-

ñalaron en los mapas la punta de San Mateo, Valdivia, islas de San Nicolás e Imperial, río Tormos y de Santa Inés.

Las noticias de estos descubrimientos llegaron también al Perú por vía marítima. Juan Bautista Pastene y Diego García de Villalón fueron los pilotos y emisarios, haciendo escala en la Serena, donde «había un cierto betume que lo da Dios de sus rocios y se cría en unas yerbas en cantidades, que es como cera y dicen es para esto muy apropiado». Con ello carenaron el viejo navío y alcanzan El Callao el 4 de septiembre de 1545.

Hay que mencionar un último viaje marítimo por estos mares en la misma época. Es el realizado por un pequeño navío que había salido del Perú para comerciar con los hombres de Valdivia. Llegaron a la costa de Copiapó, donde los indígenas asesinaron a los pilotos y marineros que habían desembarcado en el bote. El resto de la tripulación —sólo cuatro hombres— lograron hacerse a la mar, pero su falta de conocimientos náuticos les hizo pasar de largo por el puerto de Valparaíso, encallando en las costas de Mule, donde fueron masacrados por sus habitantes. Mariño de Lovera narra el episodio diciendo que uno de los cuatro era negro, por lo que los indios lo lavaron con agua caliente, al tiempo que lo restregaban con mazorcas de maíz; mas como el color de la piel no variaba, recibió como los demás la muerte.

Cuando Almagro iniciaba sus viajes hacia el sur, con el fin de descubrir Chile, su Nueva Toledo, de una forma casual, pero que contribuyó a un mayor conocimiento del mapa del Pacífico, fueron descubiertas las islas Galápagos.

Comisionado para delimitar las tierras peruanas frente a las nuevas chilenas, los dominios de Pizarro y Almagro, el obispo de Tierra Firme, fray Tomás de Berlanga zarpa de Panamá en 1535, con rumbo al Perú. La travesía, debido a las calmas, tuvo que realizarse alejándose de las costas, topando con una serie de islas desconocidas donde hallaron enormes tortugas, iguanas y aves, por lo que las bautizaron con el nombre de archipiélago de los Galápagos.

A mediado del siglo, en 1553, se organiza otra expedición hacia el sur. La protagoniza Francisco de Ulloa, que ya había navegado con Cortés por aquel océano, y que acompañado por el cosmógrafo Cortés Ojea, descubre las islas Chono y el estrecho de la Concepción. Y años después, en 1557, es Fernández Ladrillero el que atraviesa el estrecho en dirección al Atlántico.

Hay una última travesía por esas costas del Pacífico dentro del siglo XVI. La llegada de Drake a la zona alertó a las autoridades peruanas. Su defensa, que hasta ese momento había sido objetivo esencial en la ruta por el estrecho, fue vencida por el inglés. Era necesario establecer otra y para ello se ordenó explorar las aguas y tierras del sur. El mando de la operación fue confiado por el virrey Toledo a Pedro Sarmiento de Gamboa, hombre experto en navegación. Con una flotilla zarpó de El Callao en marzo de 1579, penetrando en el estrecho en el mes de febrero del año siguiente. Tomó posesión de aquellas tierras australes y, obedeciendo las instrucciones del virrey, continuó viaje hacia España.

Una vez informado Felipe II de la cuestión, ordenó la construcción de unas fortalezas en aquella zona del cabo y la salida de una expedición bajo el mando de Diego Flores de Valdés. La componían 20 navíos, zarpando de Sevilla en 1581. La flota sufre una fuerte tempestad, teniendo que regresar a España. Pero Sarmiento, con parte de ella, consigue llegar al estrecho, ya con sólo dos de los navíos, estableciendo dos fundaciones. Una, denominada Nombre de Jesús, cercana al cabo de las Once Mil Vírgenes, y otra que llamaron Rey Felipe. Lamentablemente, su poblamiento fue muy efímero. Gamboa, al regresar y solicitar refuerzos para su consolidación, cayó capturado por corsarios ingleses y posteriormente en manos de hugonotes franceses. Cuando por fin logra regresar a la Corte, en 1590, no encuentra el apoyo adecuado para su misión, quedando aquellos lugares y hombres abandonados.

Expediciones desde la costa mexicana

La expansión marítima partiendo de las costas mexicanas tenía otro fin. Como vimos, se realizaron varios intentos para buscar el paso por mar. Y motivados por la prosecución de esta búsqueda llegan las órdenes que Cortés recibe del Emperador. Dado su gran afán de conseguirlo, logra tener preparada la expedición en 1532, la cual sale de Acapulco al mando de Diego Hurtado de Mendoza, alcanzando las islas Magdalena y las Tres Marías, próximas a la punta meridional de California. En el segundo intento, realizado dos años más tarde y protagonizado por Diego de Becerra y Hernando de Grijalva, cuyos navíos fueron separados por un temporal la primera noche después de la sa-

lida, se dan nuevos descubrimientos, principalmente los de Grijalva, que con el piloto portugués Martín de Acosta se dirigió hacia el sur, internándose en el océano más de 300 millas, y topó con una isla que llamó Santo Tomás y otra Inocente —hoy islas del Socorro y de San Benedicto— frente al litoral del estado actual de Colima.

Cortés no se desanimó con estos desastres y mantuvo sus ansias de descubrimiento. Consigue nuevos navíos y él mismo embarca en aquella expedición. Era el año 1535 y partiría de Chiametla, en el río del Espíritu Santo, entre Jalisco y Sinaloa, llegando a la bahía de la Paz, la cual creyó una isla, y le da por nombre Puerto y Bahía de Santa Cruz. Era el extremo meridional de la península de California.

Tres años más tarde organiza otra, que pone bajo el mando de Andrés de Tapia, quien recorrería las costas del golfo de California hasta los 23° de latitud, hallando el Rincón de San Andrés y doblando el cabo de San Lucas alcanzaría los 29°, regresando a México tras de un año de viaje.

Con el mismo afán se darán en años sucesivos nuevas expediciones —las de Francisco de Ulloa, Hernando de Alarcón, Cabrillo, Ferrelo— por aquella costa hasta los primeros años del siglo XVII. Las más importantes desde el punto de vista geográfico son las de Sebastián Vizcaíno, en especial la segunda, en la que «le acompañará un cosmógrafo confidente y de ciencia en tablas geográficas para que muy extensa y claramente pusiese e apuntase en mapa o carta lo que descubrieren». Ahora no se trataba sólo de buscar un sitio óptimo para poblar, como había sido el fin de las expediciones de Cortés, sino de explorar la costa y delimitarla. Figura en ella como almirante Toribio Gómez de Corbán, y como cosmógrafos el carmelita fray Antonio de la Ascensión y Jerónimo Martín Palacios.

Bien preparados y con un gran sentido de responsabilidad, capitán, cosmógrafo y pilotos, irán marcando las rutas. Éstas serán Acapulco, las islas de Mazatlan y cabo de San Lucas. A partir de este momento se inicia la parte más interesante del viaje por el saber que adquieren de cada uno de los lugares recorridos, tardando desde allí al cabo Mendocino más de seis meses por ese motivo. Así van anotando en la carta el río de San Cristóbal, la bahía de las Ballenas, islas de las Nieves y de San Roque, puerto de San Bartolomé y las islas de Asunción y de Cerros. Incorporan al nuevo mapa éstos y otros muchos nombres hasta llegar a la bahía de Todos los Santos y al puerto de San Diego, al

cual consideraron muy seguro para que sirviera de escala al Galeón de Manila, siendo éste uno de los motivos fundamentales de los viajes.

Así continuaron avanzando por aquella costa, alcanzando la isla de Santa Catalina y, a los 37° de latitud, el puerto que llamaron de Monterrey, en honor del nuevo virrey que los había enviado. Suben aún un grado más, rebasando el cabo Mendocino hasta llegar a la punta que llamaron de San Sebastián, cerca de la desembocadura del río de Santa Inés. El viaje fue un gran éxito, demarcándose toda aquella costa californiana.

Las expediciones del siglo XVIII

El ciclo de expediciones por el Pacífico a las que nos hemos venido refiriendo se completan con las organizadas en la segunda mitad del siglo XVIII. Tanto desde el virreinato peruano como desde el mexicano y con fines científicos o de controlar la presencia de otros países o con afán de nuevas colonizaciones y misiones, se realizan ya contando con nuevas técnicas náuticas y con grandes marinos.

La primera que queremos mencionar tuvo como objetivo conocer las actividades rusas en la costa de Alaska, lo cual fue ordenado por Arriaga al virrey Bucareli. Éste encomienda la misión a Juan Pérez, quien partiendo de San Blas, en 1774, con la corbeta *Santiago* pasa el estrecho de Nutka y alcanza los 58° de latitud, tomando posesión al regreso de aquellas tierras.

Al año siguiente alcanzan también aquella altura Bruno Hezeta y Bodega y Quadra, oficiales de la Armada, acompañados por el piloto Antonio Maurelle. Estos mismos marinos, y bajo el mando ahora del teniente de navío Ignacio Arteaga, realizan otra expedición en 1779. Con las corbetas *Princesa* y *Favorita*, ambas construidas en Guayaquil, salen del puerto de San Blas, fondeando primero en el puerto de Bucareli, en el archipiélago Alexander Príncipe de Gales y alcanzan los 60° de latitud, ya en plena península de Alaska. Es un viaje de gran importancia científica, pues estudiarán la flora y fauna de aquellas regiones, levantando planos de la costa, a la vez que realizarán estudios de las mareas.

Todavía a finales de siglo, y después de un periodo en que estas expediciones cesaron como consecuencia de la guerra de la indepen-

dencia norteamericana, el alférez de fragata Esteban Martínez, en 1788, con los navíos *Princesa* y *San Carlos*, alcanza Alaska, donde se hallaban asentados los rusos, y recorren las islas Aleutianas. Al año siguiente realiza una nueva expedición hacia Nutka, donde establece un pequeño fuerte.

Y para asegurar aquella posición, en 1790, es el teniente de navío Francisco Eliza el que, de nuevo, reconoce aquella zona; y en 1792, otro teniente de navío, Jacinto Caamaño, con la fragata *Aránzazu* insiste en el reconocimiento de los alrededores de Nutka. Ese mismo año, Bodega y Quadra, junto con los naturalistas Moriño y Maldonado, realiza por aquellas aguas otra expedición de gran transcendencia científica.

Mientras, en el hemisferio sur, el capitán de navío Antonio de Córdoba, en 1785, recorre el estrecho de Magallanes, obteniendo gran cantidad de información para facilitar su paso. Dos años después, desde Chile, el piloto José de Moraleda realizó una serie de viajes exploratorios meridionales. Primero rodeó toda la isla Grande y después recorrió los canales existentes más al sur, rodeando el archipiélago de los Chonos, alcanzando el río Aysen.

En 1789 se inicia en Cádiz la expedición de Alejandro Malaspina, en la que figuraban astrónomos, hidrógrafos y naturalistas, siendo piloto el citado Moraleda, gran conocedor de aquella zona. Pasaron al Pacífico bordeando el cabo de Hornos y llegaron hasta Ancud. Todos sus trabajos alcanzaron una gran difusión para los viajes posteriores del siglo XIX.

Hemos elaborado este, quizá algo amplio, panorama de los descubrimientos marítimos para señalar en su justa medida el papel de los marinos en el conocimiento de las Indias. De todo él puede sacarse también la conclusión de que, salvando algunas excepciones que hemos indicado, las funciones de gobierno de las nuevas tierras que se hallaron quedaron al margen de aquellos arriesgados marinos.

Capítulo II

LA MARINA, SOSTENEDORA DEL TRÁFICO INDIANO

Organigrama del tráfico

Una vez realizado el descubrimiento y la expansión, tanto por el Atlántico como por el Pacífico, la Marina y sus hombres siguieron protagonizando en todo aquel mundo el papel más destacado. Se había llegado, se había conquistado y poblado, pero era necesario mantener la ruta abierta. No se podía desconectar un mundo del otro, había que mantenerlo unido, era indispensable hacerlo por todo lo que suponía, y el mar era el único medio para lograrlo.

La disposición geográfica de las Indias hizo que fuese esencial el transporte marítimo. Gracias al mar, a sus hombres y a la tecnología marítima española pudo desarrollarse un amplio comercio, y con cierta eficacia se mantuvo durante tres siglos entre aquellas tierras y España. Y también fue muy importante el realizado entre las distintas regiones indianas, motivando la formación de circuitos de intercambios, a pesar de las trabas que siempre tuvo por parte de la Corona. Fue, sin duda, este tráfico causa fundamental de la incorporación de aquellas tierras al mundo europeo.

La ruta descubierta intuitivamente por Colón fue durante muchos años la que hubo de seguirse siempre, pues los vientos y las corrientes se la imponían a los navíos, cualquiera que fueran sus cualidades de maniobra, a lo que se añadía la falta de marinos experimentados. Por ello, no había otra posibilidad que mantener siempre aquel camino.

Al viaje de ida, después de partir de las costas andaluzas, en la época de verano se ponía directamente rumbo hacia la isla de la Gomera y posteriormente a Gran Canaria, y en invierno se seguía rumbo

suroeste, hacia la costa africana, haciendo inevitable la escala canaria, tramo que se cubría en 10 ó 12 días. La escala duraba entre una semana y 12 días aproximadamente, y durante la estancia se completaba el avituallamiento de los navíos y se incorporaban otros en muchas ocasiones. Esto, a partir del siglo XVII, cambió al recibir los generales de las flotas órdenes de no desembarcar nadie, ni permitir ningún trueque en el cargamento.

Desde aquí, el resto del viaje, se dejaban llevar por los alisios hasta encontrar las Pequeñas Antillas. En ocasiones, los galeones de Tierra Firme, en vez de seguir el rumbo oeste, navegaban un poco más al sur, llegando al Caribe entre Trinidad y Tobago. Una vez en las Antillas, se dirigían, con mayor esfuerzo, hacia Santo Domingo o, con más facilidad, a los puertos continentales del Caribe.

Era la altura de la isla Deseada o la Dominica, alcanzada por Colón en el segundo viaje, la que servía para separar los navíos de las flotas, según fuesen a la Nueva España o a Tierra Firme. Éstos, como acabamos de decir, seguían rumbo suroeste hacia el cabo de la Vela y desde allí, bordeando la costa, hasta Cartagena, no sin antes, si la navegación era en flota, separarse un patache hacia la Margarita, así como los navíos que iban a Caracas, Maracaibo o Santa Marta, con indicaciones de que todos ellos deberían incorporarse de nuevo a la flota a la hora del regreso, en Cartagena o en La Habana. Mientras, el grueso de ella seguía desde Cartagena hacia Nombre de Dios o Portobelo.

La derrota de los navíos con dirección a la Nueva España era desde la Deseada ir hacia el noroeste pasando por Santa Cruz y Puerto Rico, con una escala habitual en los puertos occidentales de esta isla. Desde allí continuaban hasta avistar el cabo Tiburón y seguían por el de la Cruz, la isla de Pinos y los cabos Corrientes y San Antonio, en las costas cubanas. Aquí se separaban los navíos cuyos destinos eran Santo Domingo, Cuba o los puertos de la plataforma continental, como Trujillo y Puerto Caballos, para que, igual que los que se separaban de los galeones, juntarse de nuevo para el regreso en La Habana.

Desde el cabo de San Antonio la ruta seguida era directamente hacia Veracruz, aunque según la época del año la derrota seguida se acercaba o alejaba más de la costa de Campeche. El mantenimiento casi obligado de esa ruta en el tiempo de aquel tráfico determinó que Lanzarote, La Gomera y la Dominica fueran señalados en todos los diarios de navegación.

En cuanto al regreso, había que hacerlo más al norte. El mismo papel que desempeñaron las islas que acabamos de citar en el viaje de ida, lo hicieron las Bermudas y las Azores en el retorno, agilizado más todavía por la sustitución en los primeros años del puerto de Santo Domingo por el de La Habana en esta etapa del viaje.

La derrota seguida por los «Galeones de Tierra Firme» hasta el punto de reunión en aquella ciudad suponía un viaje bastante largo. A causa de los constantes vientos del este en la zona del istmo y de los muchos arrecifes y cayos en su costa, no regresaban directamente a La Habana, sino que navegaban hasta Cartagena, donde permanecían ocho o diez días, tiempo en el que debían llegar los navíos que habían comerciado en los otros puertos centroamericanos. Desde Cartagena, la ruta seguida era la del noroeste hacia la isla de Pinos, para evitar los peligrosos bancos de la costa hondureña, con sus significativos nombres de «El Roncador» y «Quitasueños», y por los cabos Corrientes y San Antonio a La Habana.

Allí se les unían los navíos de la Nueva España, que hacían la ruta desde Veracruz yendo en dirección nordeste hasta el paralelo 25; en esa latitud se giraba primero al este y luego al sur para alcanzar La Habana en 9 ó 10 días. Y a partir de ahí, a través del canal de las Bahamas, llegar a las Bermudas, tramo que era el más difícil de toda la travesía. Una vez alcanzado aquel lugar, sólo había que dejarse impulsar por los vientos nortes hasta las Azores. A partir de aquí debían tomar otra vez precauciones, pero éstas no eran motivadas ahora por los elementos de la naturaleza, sino por los posibles ataques piráticos, especialmente en las primeras épocas.

La constancia de estos itinerarios se mantuvo hasta el siglo XIX. El tipo de navegación que se siguió y los vientos y las corrientes así lo exigieron. De todas formas, diversas circunstancias, como los ataques piráticos o los asentamientos extranjeros que se dieron en el Caribe, obligaron a realizar cambios en la ruta, procurando mantener todos los navíos unidos el mayor tiempo posible.

Así, durante el siglo XVII, los que navegaban hacia las Antillas comenzaban la separación a partir de la Dominica, pero sin realizar escala en La Española, y los que su destino eran los puertos de América Central se bifurcaban pasando el cabo Corrientes. También la Dominica era el punto de separación para los de Tierra Firme que marchaban sobre la Margarita y Puerto Caballo, mientras que todos los demás

seguían unidos hasta la altura de sus respectivos puertos de destino. Al regreso, todos se reunían en Portobelo y desde allí en convoy hasta La Habana.

En el XVIII, las flotas o los navíos sueltos ya no solían buscar la Dominica, sino que todos navegaban la ruta del canal de Bahamas hasta La Habana, y aquí partía cada uno a su destino. Los de Tierra Firme hacia Cartagena, desde donde se distribuían por los puertos continentales. A mediados de ese siglo a estas tradicionales rutas hay que añadir la del cabo de Hornos, para lograr los puertos de Chile y Perú, pero se deberá más a las necesidades que exigió la política económica que a adelantos técnicos.

El control del tráfico

Sin duda una de las características más acusadas del tráfico será el control que sobre él ejerció la Corona desde los primeros momentos. El incremento del comercio que se da casi inmediato al segundo viaje colombino, promovido dentro de los llamados Viajes Andaluces, hizo necesario la reglamentación y organización de aquel tráfico. Para ello fue instituida en Sevilla, en 1503, la Casa de la Contratación, establecimiento fundamentalmente comercial, pero que también tuvo entre sus funciones la de ser una oficina hidrográfica, escuela de navegación —la primera y más importante de Europa en la Edad Moderna— y la de ejercer como tribunal de justicia para todo lo relacionado con el comercio americano.

Si al principio estuvo regida por sólo tres oficiales reales, la importancia que alcanzó con las nuevas atribuciones, determinó la existencia de un Piloto Mayor, junto a otros cargos, y a partir de mediados del siglo XVI se aumentó la dignidad de la Casa creando también una Presidencia.

Las épocas del tráfico

Tienen también un denominador común las épocas del año para realizar las travesías. Las salidas de las costas españolas estaban señaladas en un principio entre marzo y junio si el destino era Tierra Firme,

y de junio a septiembre para Veracruz. En cuanto al retorno, el cual debía de hacerse en flota a partir de La Habana, las fechas de salida eran entre los meses de julio a octubre.

A partir de 1561 se determinó que la flota de la Nueva España partiera de la Península durante el mes de agosto y la de Tierra Firme en enero, y pocos años después —en 1582—, se adelantarían ambas salidas: las que tenían como destino Veracruz saldrían en mayo y las de Tierra Firme en agosto.

Eran convenientes estas fechas por ser más segura en ellas la navegación y más beneficioso para el comercio. Si la flota de Tierra Firme partía de Sanlúcar en agosto arribaba al istmo en una época que facilitaba el transporte de las mercancías hasta Panamá. Así daba tiempo para realizar el comercio y poder estar de regreso en La Habana para la primavera, que era la estación más segura para continuar inmediatamente la vuelta a España. Sin embargo, cualquier reglamentación que se hiciese era casi imposible de seguir, pues era difícil sincronizar las flotas en periplos tan largos y con salidas que ordinariamente se retrasaban.

Esto conllevaba una minuciosa preparación que se reglamentó, obligando a estar nombrados los navíos capitana y almiranta en los primeros días del año y todos los del comercio preparados y visitados en el mes de marzo.

Ambas flotas deberían pasar el invierno en aquellos puertos americanos y regresar unidas desde La Habana en el mes de marzo.

Atendiendo a estos tiempos, se puede completar que el ciclo de ida y vuelta (*viaje redondo* es el término que se utiliza en la marina), era aproximadamente de 14 a 15 meses, por lo que para tener seguridad de cumplir ambas rutas anualmente se hacía necesario contar al menos con dos convoyes. Hay que añadir a este tiempo, dos o tres meses más de preparación de la flota, tanto en los puertos de ida como en los del regreso.

Apenas existió variación en el tiempo marcado durante los siglos que duró el tráfico. Salvo casos excepcionales, la duración media de la ruta Sevilla o Cádiz-Veracruz eran unos 70 días, y el regreso, siempre más difícil, superior a los 100. En dirección Cartagena, el tiempo era muy inferior. Puede calcularse una media de 40 ó 50 días, y el regreso, entre los puertos más distantes de esta ruta, podían alcanzar los 100 días como máximo.

Volviendo a las épocas señaladas para la navegación, hay que hacer constar que lo expuesto eran órdenes, pero en la práctica nunca se cumplieron de una forma rígida. En muchas ocasiones la flota de la Nueva España invernaba en Veracruz, porque la de los Galeones de Tierra Firme zarpaba a principios de año y regresaba durante el verano. La necesidad de la plata del Perú hacía ordenar a sus generales regresar con los mejores navíos, quedando el resto con los de la flota de la Nueva España para el año siguiente.

La salida en pleno verano era la más aconsejada por los cosmógrafos y pilotos, porque permitía a los galeones llegar a Nombre de Dios o a Portobelo en la mejor época para iniciar el transporte terrestre a Panamá y así había tiempo suficiente para hacer los negocios y regresar en la primavera, siendo esos meses los más seguros para el viaje de retorno.

Sí hubo más control, sin embargo, en las salidas de las flotas de la Nueva España. Los huracanes antillanos y los temibles vientos del norte que soplan en el golfo de México hacían necesario cambiar los tiempos establecidos en las salidas de Veracruz. En ocasiones, la salida de Sevilla o Cádiz no se producía hasta finales de julio o agosto, bien porque las mercancías no estaban preparadas, por los intereses de los comerciantes o por inclemencias del tiempo.

Tampoco se cumplió lo ordenado en cuanto a que fuesen anuales los Galeones de Tierra Firme. A partir de 1565 partían cada dos años, y lo mismo ocurrió con las flotas de la Nueva España desde el siglo XVII. Y ya en este siglo, tanto una como otra fueron cada vez más irregulares.

Otra característica que se puede apuntar en esta navegación es la importancia que en un principio tuvieron los puertos de Santo Domingo y Puerto Plata. Durante los primeros años del siglo XVI fueron los más frecuentados, pero ya en 1510 ejercerá un total predominio el de Santo Domingo, al que se puede considerar en estos primeros tiempos como el centro vital del descubrimiento y colonización. Predominio que mantiene durante las dos décadas siguientes, hasta que, por cuestiones estratégicas, la hegemonía del Caribe pasará a Cuba y Puerto Rico.

Con las expediciones que de inmediato van a proliferar hacia la plataforma continental, dos puertos de ella —Nombre de Dios y Veracruz— equilibrarán aquella primacía. Igualdad que a mediados de siglo

se romperá en beneficio de los puertos del istmo, hasta que en 1580 el predominio pasará a Veracruz. Hay que matizar, que por esas fechas, otro puerto antillano, La Habana, alcanzará un movimiento superior al que Santo Domingo había propiciado entre los puertos insulares durante gran parte de ese siglo.

Posteriormente, desde el año 1554, con el nuevo sistema de flotas establecido, será cuando La Habana adquiera una gran prosperidad, como consecuencia de la escala de las flotas y de los bajeles surtos en su regreso a la Península. Toda su vida giraba en torno al abastecimiento de esos navíos, y de ello se derivaron muchas consecuencias económicas.

Después, durante la primera mitad del siglo XVII, el dominio se mantendrá entre Portobelo y Veracruz, siempre superior en el primero, seguido de los puertos antillanos, a los que se añade ahora Cartagena. Esta situación se mantiene a lo largo de la segunda mitad de aquel siglo, algo más concurrido Veracruz que Portobelo, y junto a ellos, persistiendo en su supremacía, La Habana. Y continuará todo el siglo XVIII, aunque ahora hay que destacar también el auge del puerto de Buenos Aires y la frecuente aparición de navíos en los puertos chilenos y peruanos.

Los navíos del comercio

Aunque desde los inicios de la navegación indiana se estableció que los navíos fuesen «naturales», parece que nunca se tomó en mucha consideración esa medida, y desde los primeros momentos participarán muchos de procedencia extranjera.

Según fue avanzando el siglo XVI, éstos fueron cada vez más numerosos, lo que determinó que, a fines de él, se insistiese en la prohibición, aunque la falta de astilleros preparados que exigía el gran tráfico que se realizaba hizo que la concurrencia de los extranjeros continuase. Un memorial del Consulado de Sevilla hacía ver que la política negativa de cara a la construcción naval había dado lugar a que se cubriese la necesidad con navíos extranjeros, cuyos propietarios obtenían grandes beneficios. En la segunda mitad del siglo XVII se calcula que la mitad de los navíos que hacían el comercio con las Indias eran extranjeros.

Y ello gracias a las muchas construcciones criollas, aproximadamente un 22 % de los llamados «naturales».

Esta permisión fue nefasta para la industria naval española, que aunque, como veremos, se intentó revitalizar en distintos momentos del siglo XVIII, no alcanzó nunca lo que hubiese sido esencial para aquel comercio. Las estrictas ordenanzas que se dictan en distintos momentos de este siglo tampoco significaron nada.

En cuanto al número de navíos que componían aquellas flotas, su fluctuación varió mucho, dependiendo de muchas circunstancias, tales como la situación en que se hallase el mercado americano, la capacidad de los bajeles, y especialmente de la época, según coincidiesen aquéllas con períodos de guerras o de mayor actividad de corsarios. Nunca se reglamentó los que debían llevar sino que esto siempre se determinó en cada ocasión.

A lo largo de todo el periodo que estudiamos, las flotas fluctúan entre 30 y hasta 90 navíos, destacando que siempre el número de los que hacían el viaje de ida, especialmente en los primeros tiempos, era mayor que el de los que regresaban. Los cargamentos americanos, principalmente metales preciosos, algodón, azúcar y palos de tinte, eran menos voluminosos que los europeos, y en consecuencia los armadores de la Península enviaban navíos viejos, capaces de soportar sólo el viaje de ida.

Diversas circunstancias son, también, las que determinan que las flotas hacia Tierra Firme fuesen más que las dirigidas a Veracruz durante el siglo XVI, para trastocarse en el siglo siguiente, al igual que el número de navíos. El mayor crecimiento de la Nueva España, el tráfico que en el Caribe ejercían holandeses y británicos, y la mayor capacidad de los navíos son las causas principales de los cambios que las flotas vivieron a lo largo de esos dos siglos.

Sistemas seguidos en el tráfico

En cuanto al tipo de navegación se realizó, desde los primeros momentos, en un gran porcentaje, en convoyes. Chaunu considera que, aunque las Leyes de Indias insisten en la normativa de este tipo de navegación para ir más defendidos y seguros, se debe también a

causa de la falta de pilotos capaces de orientarse por cálculo, no siendo posible una navegación astronómica.

Puede hablarse de una primera etapa experimental, durante la cual la navegación se hacía en navíos aislados y sin protección, hasta que en 1526 se ordenó, como consecuencia del crecimiento de la piratería francesa, que todos los navíos se armasen y fueran unidos desde Santo Domingo formando un convoy, y lo mismo se aplica para los que saliesen de Sevilla. Esta norma se mantiene prácticamente algunos años, pero a partir de 1543 se reglamenta el sistema de flotas. Desde entonces este término es aplicado a las agrupaciones de bajeles organizadas para realizar el comercio marítimo con un mejor control y seguridad.

El inicio de la guerra con Francia motiva esta ordenanza. Se establecen dos salidas anuales, una en marzo y otra en septiembre, con la obligación de estar constituidas las flotas con navíos de más de 100 toneladas y formando escuadras al menos 10 embarcaciones, protegidas cada una, como mínimo, por un navío de guerra.

Este navío acompañaba a los mercantes hasta las aguas del Caribe, donde éstos se separaban para ir cada uno a su destino, mientras él quedaba en La Habana, desde donde realizaba misiones contra los piratas en las costas de las islas cercanas.

Posteriormente, todos los navíos deberían agruparse en aquel puerto para regresar juntos formando el convoy. Sólo a los de Santo Domingo y Puerto Rico se les permitía regresar sin tener que acudir a La Habana. A partir de 1573 se les autorizó a navegar en grupo hasta Sevilla fuera de la flota, ordenándose que el que navegase como capitana fuese armado y menos cargado. Las dificultades para alcanzar la isla cubana debió de ser la causa de esa excepción.

Con este sistema navegan las flotas hasta 1552. En esta fecha, de nuevo se resuelve abolirlas y que cada nao mercante se armara lo suficiente para resistir los ataques de los corsarios, a la vez que se creaban dos formaciones navales: una con base en Sevilla para proteger la zona de llegada hasta las Azores, y otra con base en Santo Domingo para defender las Antillas y todo el Caribe.

La flotilla de Sevilla actuó por las aguas asignadas persiguiendo a los corsarios y escoltando a los navíos del comercio desde las Azores al Guadalquivir. En cuanto a la americana, diversos servicios que se le solicitaron desde la Península le impidieron zarpar hacia Santo Domingo hasta 1555.

Este nuevo sistema no dura mucho y en 1553, a ruego del Consulado de Sevilla, se vuelve a establecer el sistema de las flotas, asignándose cuatro buques de guerra para ellas. Separadas las flotas en el Caribe, uno de los navíos acompañaría a los mercantes que se dirigían a Santo Domingo, otro seguiría con las naos de Tierra Firme y los dos restantes escoltarían hasta el cabo de San Antonio a los que iban a Veracruz, para regresar luego a La Habana.

Aunque era una medida positiva para la seguridad, el Consulado vuelve a intervenir, alegando ahora el enorme gasto que suponían esos navíos armados. Se calcula que cada nao armada costaba 20.000 ducados, cifra muy superior a la que se obtenía con esta protección, sugiriendo por ello una nueva modificación consistente en que se mantenían las dos armadillas —la de Sevilla y la del Caribe— y que sólo se armasen dos navíos y un patache para acompañar a las flotas: uno para los Galeones de Tierra Firme y el otro y el patache para la flota de Veracruz. También que con ésta fuesen los navíos despachados para La Española y Honduras hasta que, próximo a sus destinos, se separasen.

En cuanto al regreso, debía de hacerse después de invernar en las Indias, dirigiéndose ambas flotas a La Habana, de donde no podrían salir antes del 10 de marzo, aunque frecuentemente la de Tierra Firme se anticipaba con el fin de regresar en septiembre.

Pero a pesar de todo lo reglamentado, puede decirse que fluctuaron siempre ambos sistemas, y aunque se llega hasta la época borbónica manteniendo las flotas convoyadas, las naos sueltas armadas continuaron atravesando el Atlántico; así, en 1554, navegaron al menos tres, y en 1555 fueron seis los navíos sueltos, pudiendo en todos los tiempos ponerse estos ejemplos. Tampoco el regreso se hizo habitualmente con todos los navíos unidos. Con frecuencia los navíos de la Nueva España se retrasaban y llegaban a Sevilla después de los de Tierra Firme, mientras otros regresaban sin ningún convoy y en cualquier época del año.

Aunque a lo largo de los siglos que estudiamos fueron muchas las modificaciones que se imponen para esa navegación, recogidas en una abundante legislación, es principalmente en la segunda mitad del siglo XVII cuando más reformas sufre el tráfico, haciéndose cada vez más irregular la salida de las flotas, determinando que las navegaciones sueltas se produjeron en muchas ocasiones con permiso de la Corona y

con la oposición del Consulado, que sentía dañados sus intereses mercantiles.

En 1564 nuevas ordenanzas dispusieron la salida de las flotas separadas —la de México en abril y la de Tierra Firme en agosto—, llevando en convoy la primera los bajeles de Honduras y las Antillas y la otra los de Cartagena y Santa Marta. Ambas deberían invernar en las Indias y volver de Nombre de Dios en enero y de Veracruz en febrero, para juntarse en La Habana, de donde saldrían en el mes de marzo.

Nuevos cambios se programaron aún en el XVI. En 1589 se resolvió que la flota de la Nueva España saliese hacia noviembre, aunque este sistema no llegó a cumplirse porque los comerciantes se negaron a cargar. Hay otros muchos casos de salidas de flotas en épocas muy diferentes a lo reglamentado.

Con esta panorámica transcurrió todo el siglo XVII. El poseer un navío nuevo o mandarlo construir para mantener con él un comercio transatlántico suponía que en cualquier momento la Corona lo requisara, sin seguridad de cobrar los fletes correspondientes. De la misma manera, establecer un astillero tampoco era negocio, porque, exceptuando algunas épocas en que esa industria contó con protección oficial, su adquisición era dudosa y si el rey decidía comprarlo, cobrar su coste era muy difícil.

Por estas circunstancias, los comerciantes españoles tenían que aventurar sus mercancías en navíos de condiciones inadecuadas para una navegación de altura como era atravesar el Atlántico. Por tanto, la industria naval decayó también y regiones españolas que hasta entonces habían contado con una gran pléyade de marineros y pilotos excepcionales, en el siglo XVII carecían de ellos.

Lo lógico hubiese sido que, si la Corona, por las circunstancias que concurrían en su política internacional, era incapaz económicamente de realizar el esfuerzo que la administración y el gobierno de las Indias exigía y requería, hubiese dejado esa iniciativa a los particulares. La Corona siempre se opuso a ese tráfico fuera de las flotas, motivando que los piratas trastocasen el comercio. Las reglamentaciones para la navegación insisten una y otra vez en la prohibición de los navíos sueltos, en dirigir sus rutas, en señalar los puertos donde debían tocar y hasta en señalar las toneladas de carga.

Es ése uno de los aspectos exigidos con mayor firmeza en el gobierno de las Indias a lo largo de todos los períodos del imperio, y

uno de los más nefastos por sus consecuencias. Ese enorme desvelo, que parece un gran interés por proteger al comerciante, significó marcadamente todo lo contrario: trabas que impidieron el desarrollo comercial. No puede deducirse otra cosa de las limitaciones que la Casa de la Contratación imponía sobre el número de bajeles que debían componer una flota, cuando el mercado americano, con una política más adecuada, hubiese necesitado doble número de navíos en la composición de cada flota

El cada vez más importante número de piratas que infestaban aquellos mares desde las últimas décadas del siglo XVI exigían una fuerte oposición, que se hubiera dado si la Corona no hubiese denegado las patentes de corso solicitadas por los navegantes españoles desde siempre, hasta la fecha tardía de 1660, que es cuando se otorgan. Además de haber significado mucho para el comercio español, hubiese supuesto también una escuela de aprendizaje para los marineros y un incremento considerable de las construcciones navales. Todo ello sin la menor aportación económica por parte del Estado y sin la necesidad de tener que armar escuadras para convoyar las flotas y galeones.

Pero como acabamos de decir, la aparición de esos corsos fue tardía, ya que la política de los Austrias era otra, encaminada casi exclusivamente a conseguir el mayor oro posible, olvidándose de la inmensa riqueza que suponía toda la importante producción agrícola americana, y que consecuentemente hubiese contribuido al engrandecimiento de la Marina.

Y tampoco consintió que otros lo hiciesen. Si en principio existen elementos suficientes para considerar necesario el monopolio, esas razones no persistieron a lo largo del tiempo como para mantenerlo siempre. De no haber sido así, los navegantes y comerciantes españoles se hubiesen volcado sobre América, con una gran repercusión también para aquella tierra. Ese control del comercio y consecuentemente del mar, determinó el retraso de nuestra Marina.

Dentro de ese monopolio, el comerciante sevillano es también culpable del retraso. El mantener a Sevilla como puerto único, hace que los navíos que se construyan no superen las 550 toneladas, para que el paso por la barra de Sanlúcar y la consecuente subida del río fuesen posibles, logrando con ello limitar también el tráfico comercial.

La decadencia del sistema impuesto por los Austrias incrementaba su incapacidad para regular las relaciones comerciales con las Indias.

Tenía ciertas facetas negativas que lo hacían inútil: las excesivas formalidades administrativas, las continuas restricciones que se exigían y los cada día más y mayores impuestos sobre las mercancías. Todo había contribuido a que cada día fuesen más irregulares los viajes, no respetándose los tiempos establecidos para las salidas y los regresos, y que los productos alcanzaban unos precios que no podían competir con los que ofrecía los del comercio ilegal extranjero. Por ello, a fines del siglo XVII el contrabando había alcanzado unos límites alarmantes. La desorganización era tal que en los últimos 20 años de aquel siglo sólo se habían despachado para la Nueva España nueve flotas y cuatro galeones para Tierra Firme.

Volumen del comercio

Durante el siglo XVI las flotas dirigidas a Tierra Firme fueron más numerosas que las que recalaron en la Nueva España, pero el crecimiento de este virreinato hizo que la demanda en Veracruz fuese creciendo, y en el XVII este tráfico fue muy superior.

Otra característica que se aprecia en estos dos siglos es la reducción en el XVII del número de navíos de las flotas, circunstancia motivada más por la reducción del comercio en general que por la mayor capacidad de los navíos. Mientras que en la segunda mitad del siglo XVI las flotas constaban de 40 ó 50 bajeles para una permisión de 10.000 toneladas, en el XVII se necesitaban muchos menos al contar con un tonelaje muy superior, que en algunos casos sobrepasa las 500 toneladas.

Hay que advertir también cómo en el XVII el tráfico clandestino se hace notar, así como el comercio que se mantiene con Filipinas, lo cual hace disminuir la demanda de los productos europeos. Ya en 1582 la Casa de la Contratación limitó el número de mercantes para las flotas, y en 1606 se discutió acerca de si era necesario navegar a Tierra Firme por hallarse aquel mercado abastecido.

Por entonces el comercio con la Nueva España era ya floreciente, y concretamente en 1608 hasta se propuso el envío allí de dos flotas anuales, para volver a pensar en reducirla años después; así ocurrió en 1622, en 1627 y en 1636, momentos en que el Consulado pidió que no se enviasen navíos de comercio a Veracruz. A mediados de siglo,

Veitia Linaje advierte que México no era capaz de asimilar una flota bianual de 3.000 toneladas.

Las reformas del siglo XVIII

Junto con el cambio de dinastía era también deseado un cambio en el sistema de comercio que acabase con el antiguo régimen de puerto único. Así lo expresaron algunas ciudades, principalmente las catalanas, con el fin de que se estableciesen compañías para traficar en aquel comercio, al modo de las que funcionaban en algunos países europeos.

Era necesario y urgente un amplio programa de reformas. Había que hacer esfuerzos para reanudar un tráfico regular, aunque en los primeros años del nuevo siglo, con la guerra de Sucesión, no se daba el momento más idóneo. Aún así, en esos años, la Junta de Restablecimiento del Comercio decretaba la suspensión de las flotas en 1706. Se elaboró un proyecto donde se hablaba de crear una gran compañía comercial, haciendo partícipes de ella a extranjeros, la cual debería canalizar todo el tráfico comercial hasta llegar a la libertad de comercio y establecer de nuevo el sistema de los navíos de registro sueltos, acabando con el monopolio del puerto de Sevilla.

Fueron 26 los navíos de registro que hicieron la Carrera de las Indias durante la guerra, aunque las rutas seguidas fueron distintas para evitar a los navíos ingleses. La habitual fue la de avanzar por la costa africana hasta la península de la Agüera y desde allí cruzar el océano en dirección suroeste para entrar en el Caribe por el canal de la Mona si se iba a las costas mexicanas, y pasar por la Martinica o Granada si la meta del viaje era la Tierra Firme. También esos navíos de registro siguieron la ruta del Río de la Plata.

Pero los resultados de la guerra ocasionan que en Utrecht se vuelva al viejo sistema al depender de sus dictados el cumplimiento del asiento de negros y «el navío de permiso», acordados en el Tratado. Por tanto, la irregularidad continuó en esos años, alentada también por la actitud de los comerciantes mexicanos, más inclinados por los artículos que le ofrecía el comercio ilegal que por las cada vez más gravadas mercancías ofertadas por las flotas. A lo que había que añadir el sistema seguido por ese comercio, que obligaba a los comerciantes es-

pañoles a transportar sus mercancías a México, viéndose forzados a vender a los precios que marcaba el Consulado, por la necesidad que tenían de regresar a Veracruz para alcanzar la flota de vuelta. Intento de solucionar este último problema fue el traslado de la feria a Jalapa.

Cuestiones similares surgían en el Perú, donde los franceses ejercían un gran tráfico comercial a lo largo de todos los puertos del Pacífico.

Con el «navío de permiso» la situación comercial empeoró aún más, al tener los cargadores españoles una competencia legal en aquellos productos transportados por los ingleses, con posibilidades de vender a precios más asequibles al no pesar sobre ellos ningún gravamen.

No obstante esto tuvo como positivo que la Corona española se preocupase del restablecimiento de la Carrera de las Indias, con la consecuente preparación de flotas que llegasen de forma regular a los puertos indianos y sobre cuyas mercancías, lógicamente, hubo de reducir tanto los impuestos como los fletes, para hacerlas competitivas con las inglesas.

El *Proyecto para Galeones, Flotas y Navíos de Registros y Avisos* de 1720 fue otro intento de remediar la crisis. Por él se consolidaba el tradicional sistema de flotas, con la variedad de que con ellas fuesen también navíos de registro que se dirigirían a las provincias donde las flotas no llegaban, pero con nuevos sistemas fiscales, sustituyéndose el impuesto del almojarifazgo por el de palmeo, contribuyéndose por el volumen de las mercancías en vez de por su valor. Además de una mayor fluidez en el despacho de las flotas, supuso una importante ventaja en las imposiciones.

Quedaron también nuevamente reglamentadas las fechas de salida, en junio de las flotas y en septiembre de los galeones, y las de entrada en los puertos americanos, imponiendo un ritmo bienal al tráfico. Los muchos y repetidos daños que el comercio había tenido se achacaban a no haberse atendido este sistema anteriormente.

Se hará especial hincapié en el *Proyecto* en el tema de la carga que deberían transportar los mercantes: en su totalidad serían efectos del comercio con la observancia en los navíos de la flota de la Nueva España de que una tercera parte tenían que ser «frutos de la tierra».

Pero desgraciadamente poco se adelantó con la promulgación del *Proyecto:* el contrabando, «el navío de permiso» y las mercancías orientales hacían imposible la competencia a las mercancías transportadas desde España, y las ferias de Jalapa y Portobelo eran auténticos fraca-

sos. En cuanto a la regulación tampoco se consiguió: en los 39 años siguientes sólo partieron para la Nueva España siete flotas y para Tierra Firme cuatro galeones.

La razón fundamental de no obedecer lo resuelto en el *Proyecto* está en el interés del comercio español por provocar la escasez en el mercado americano, para tener garantizado allí el negocio y alcanzar los precios que ellos proponían.

Tampoco el *Reglamento* de 1725 aporta nuevas soluciones a aquel comercio y por tanto al tráfico marítimo. Se insistió una vez más en la regularidad de las salidas, pero la situación no mejoró, y los comerciantes continuaron manejando el tráfico a su antojo y conveniencia. De tal forma que, en la primera década después de establecido este *Reglamento,* de los 20 viajes que se había legislado que se hiciesen, sólo se produjeron tres salidas de las flotas de la Nueva España y una de los Galeones de Tierra Firme. Y lo mismo se puede decir en cuanto a la época del año en que se llevaron a cabo las salidas, que se efectuaron cuando a los comerciantes les fue más conveniente.

En cambio, la situación de sus colegas americanos era cada vez más preocupante, y sus protestas se iban haciendo más frecuentes, provocando que la Corona volviese a intervenir en el asunto.

Una junta llevada a cabo por ambas partes dio lugar a la *Real Cédula* de 1735, que establecía una serie de nuevas normas que no se sabe el alcance que hubiesen tenido. En efecto, cuando se hallaba la primera flota preparada en Cádiz para navegar con el nuevo sistema, se produce la declaración de guerra con Inglaterra —1739— y se suspende su salida como medida de seguridad. España necesitaba el mayor número posible de navíos de guerra y, además, siempre sería más fácil burlar la vigilancia de la escuadras inglesas con un navío aislado que con un importante convoy con rutas y fechas fijas.

Entonces se inicia la época de los navíos de registro, favoreciendo el desarrollo comercial, especialmente en zonas que habían estado relegadas de las tradicionales flotas, como fueron los puertos chilenos y los del Río de la Plata, motivando una duplicación, al menos, del tráfico, y como consecuencia un espectacular crecimiento de sus producciones. Quizá fuese ésta la reforma más importante del momento. Los navíos de registro en las costas chilenas permitieron una navegación directa a través del cabo de Hornos, como los navíos franceses habían hecho durante la guerra de Sucesión. En cuanto al Río de la Plata, su

comercio alcanzó una actividad hasta ahora nunca alcanzada, aunque se mantuvo el contrabando con la colonia del Sacramento. Entre 1739 y 1754 cruzaron el Atlántico 753 navíos, transportando un volumen de mercancías de más de 222 millones de toneladas.

No hay duda de que el sistema permitió aumentar el volumen de las transacciones, aunque esto también significó unos márgenes menores de beneficios. Y también llevó consigo, al faltar las flotas, la supresión de las ferias indianas y, consecuentemente, la desaparición de los grandes intermediarios americanos, que hasta entonces habían obtenido pingües beneficios con el sistema. Por todo esto, en cuanto se firma la Paz de Aquisgrán, ambos sectores inician sus presiones para conseguir volver al obsoleto método de las flotas, aunque ya no volvió a tener jamás auténtica efectividad.

Todas estas circunstancias coinciden con la llegada de Patiño a la Secretaría de Marina. Una serie de juntas que se convocan entre 1750 y 1754, y en las que participan todos los estamentos implicados en el comercio, tendrán como resultado volver al restablecimiento de los viejos y tradicionales sistemas. La novedades que se establecen son que las flotas sean bianuales y que el número de toneladas de que se compongan esté en función de la demanda americana.

Pero una vez más ninguna de las medidas tomadas tuvo efectividad. Las flotas navegaron cada cuatro años entre 1756 y 1776, mientras que 40 navíos de registro traficaron entre esos años, a pesar de estar prohibido por la *Real Orden* de 1754. Este comercio mantenido por los navíos significó una rehabilitación del mismo como jamás se había dado, a pesar de la necesidad de obtener la licencia para realizar el viaje, la obligatoriedad de dirigirse a un puerto determinado y otros trámites administrativos que aún continuaban restringiendo el tráfico, que por fin consiguió su libertad en 1789 al ampliarse el *Reglamento del Libre Comercio* de 1778 al virreinato de la Nueva España y a la provincia de Venezuela.

El proceso que siguió la liberación fue, primero, permitir en 1765 traficar directamente desde diversos puertos españoles —nueve— con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. Con ello, a la vez que se intentaba favorecer a aquellas islas, se rompía el régimen de puerto único en la península. Tuvo una gran repercusión para Cuba y también para Santo Domingo, que vio llegar una media de cuatro navíos anuales.

En 1768 se autoriza también a la Luisiana, permitiéndose cargar los productos de la zona de Nueva Orleans y comerciarlos en España, pudiendo prolongarse también hasta los puertos franceses; en 1770 a Yucatán y Campeche, y a Santa Marta y Río de la Hacha en 1776. Con estas medidas el tráfico de las nuevas rutas aumentó. La Habana llegó a despachar en 1755 hasta 65 navíos para España, de los que la mayoría, 26, llegó a Cádiz.

De esta forma sólo quedaban al margen de esta apertura los puertos venezolanos, mercado de la Compañía Guipuzcoana, Buenos Aires, los del Pacífico y los tradicionales de las flotas.

Con esto y la liberación del tráfico interindiano llegamos a 1778, fecha del *Reglamento*, ampliándose a 24 los puertos americanos y completar el proceso en 1789. A partir de aquí, y exceptuando el período de la guerra con Inglaterra (1779-1783), el tráfico se intensificó enormemente. Durante el conflicto el nuevo comercio sufrió ciertas complicaciones: fueron bastantes los navíos de registro capturados a pesar de las precauciones que se tomaron, llegándose a navegar hasta con bandera portuguesa. El grave problema sugirió el que se volviese a la navegación en convoy. Pero con el final de la guerra el comercio otra vez se intensificó pero sufriendo, de nuevo, cambios importantes: los navíos, al poder elegir su destino, acudían a aquellos puertos en que el negocio les era más ventajoso.

A partir de estas reglamentaciones, la política comercial española se moverá empujada por las exigencias que las Indias imponían, y así lo prueba la autorización que se otorga a los navíos de países neutrales, en 1797, ante la imposibilidad de abastecer aquellas tierras con navíos y mercancías españolas, lo que motivó el enriquecimiento de muchos extranjeros, especialmente alemanes. De tal forma que, cuando se intentó derogar ese permiso, las mismas autoridades indianas no hicieron nada para que tales mandatos se cumpliesen.

El tráfico de las compañías de comercio

A los distintos sistemas de comercio señalados por la Carrera de Indias hay que añadir en el siglo XVIII el tráfico mantenido por las compañías comerciales que surgieron durante esta época.

La primera, en el tiempo, fue la Guipuzcoana, fundada en 1729. La Compañía, que rompía el monopolio de los comerciantes gaditanos, tuvo autorización para navegar desde los puertos de Guipúzcoa hasta la Guaira y Puerto Cabello. Su actividad y comercio la hicieron muy próspera desde el principio, participando en los viajes de 3 a 6 fragatas anuales. Su ruta se dirigió posteriormente también a La Habana, hacia donde transportó en muchas ocasiones materiales para la construcción naval.

En 1740 inició su tráfico la Compañía de La Habana, creada para comerciar el tabaco de la isla, regresando de la Península con distintas mercancías para su consumo local, principalmente materias que necesitaba para su próspero arsenal. La autorización les permitió, además de con Cádiz, comerciar con los puertos gallegos y vascos.

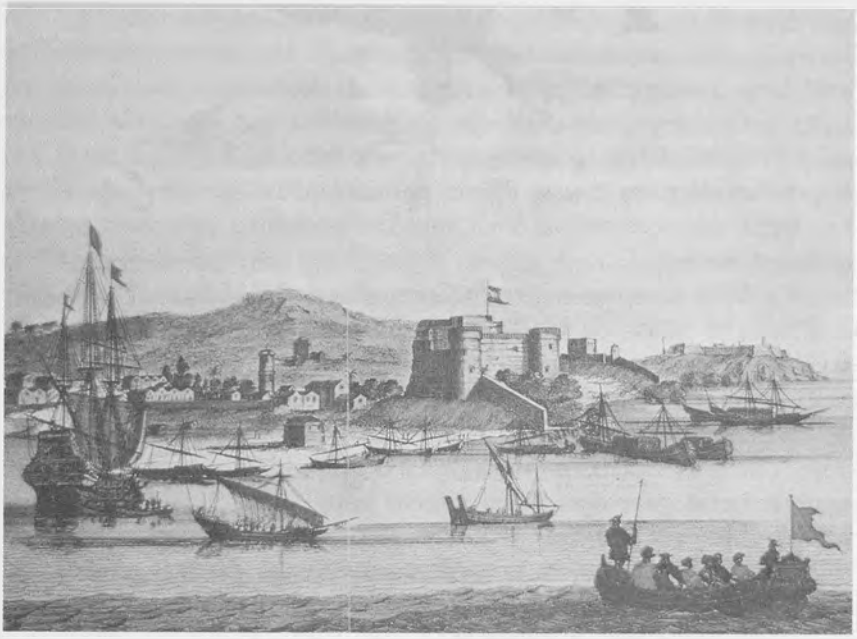
Y en 1755 es la Compañía de Comercio de Barcelona la que consigue permiso para comerciar primero con Puerto Rico y Santo Domingo y después con Cumaná. Creada pensando en el potencial azucarero de aquellos lugares, despachaba sus navíos desde Barcelona, vía Cádiz, con los productos catalanes. Durante su existencia dos navíos hacieron aquella ruta anualmente.

Completa este cuadro la denominada por nosotros Compañía Gaditana de Negros. Constituida por unos comerciantes gaditanos para surtir de negros las Antillas, ante el poco rendimiento que aquel negocio les producía, consiguieron permiso para introducir harinas y otras mercancías en aquellas islas.

Todas estas compañías se vieron perjudicadas por la guerra sostenida con Inglaterra como consecuencia de la independencia norteamericana, al quedar afectadas las rutas del tráfico.

Los navíos de aviso, los del azogue y los del correo

Convendría terminar esta panorámica del tráfico comercial, de tanta significación para la vida de las Indias, mencionando otras modalidades más de esa navegación a lo largo de los tres siglos. Los navíos de aviso eran pequeñas embarcaciones que navegaban sueltas, con el principal fin de dar normas sobre la llegada de las flotas, tanto a los puertos americanos como a los de la Península, por lo que sus rutas



Vista de San Juan de Puerto Rico

partían de ambas orillas del Atlántico, y que a su vez eran utilizadas como correo, tanto oficial como de particulares.

Los generales de las flotas estaban obligados a enviarlos antes de que pasase un mes después de su llegada a Veracruz, y los de los Galeones de Tierra Firme en el término de 20 días. Igualmente se despachaban desde España en cuanto llegaban las flotas a Cádiz. Y ante situaciones urgentes también estaban obligados a su envío los virreyes de la Nueva España y los gobernadores de La Habana.

Su tamaño y tonelaje estaba reglamentado entre las 60 y 100 toneladas. Lo que se pretendía era alcanzar rapidez y que no se pudiese transportar mercancías. Aunque la primera reglamentación que conocemos es de 1574, existieron con anterioridad a esa fecha.

En los siglos XVI y XVII era la Casa de la Contratación la encargada de enviarlos. No obstante, en el XVII, en diversas ocasiones será el Consulado de Sevilla el que se encargue de ellos y tanto éste como después el Consulado de Cádiz, son los que van a correr con su orga-

nización a cambio de ciertas concesiones, que fueron cambiando a lo largo del tiempo por los distintos asientos que se ajustaron.

Muchas veces se incumplió lo legislado para ellos, yendo mucho más cargados de lo que las concesiones les permitían. Y lo mismo ocurrió con el tonelaje, amparándose el Consulado en la falta de navíos pequeños. Puede destacarse una media de ocho navíos de aviso anuales los que atravesaron el Atlántico hasta el siglo XVIII.

En cuanto a las rutas fueron muy variables según los tiempos y las circunstancias. Desde los primeros años se reglamentó que los que fueren a la Nueva España hiciesen el viaje por los Alacranes, y si llevasen órdenes para La Habana tocasen en algún puerto de la isla; a los de Tierra Firme se les ordenó que fuesen directamente a Portobelo y al regreso pasasen por Cartagena.

Si significaron poco dentro del volumen total del tráfico, sí hay que destacar la gran función que ejercieron manteniendo un tráfico constante, aun en los periodos más difíciles por los muchos conflictos bélicos en que España se vio envuelta a lo largo de aquellas centurias.

La otra modalidad de navegación eran los navíos del azogue, en los que se transportaba ese producto, fundamental para la obtención de la plata. Hasta mediados del siglo XVII era conducido en los navíos de las flotas, pero al llegar el momento en que éstas interrumpen su tráfico, y ante la necesidad de que el mercurio llegase puntualmente, ordenaron que se iniciase la navegación de esos navíos independientemente, y casi siempre participando dos en las expediciones.

En las etapas en que la flota navegaba bianualmente, en el intermedio se despachaban dos navíos con el azogue para que éste no faltase a los mineros. Aunque el mercurio era su carga principal, fueron utilizados también para el transporte de otras mercancías y de personas, principalmente aquellos que iban a ocupar cargos de gobierno en las Indias. En ciertas ocasiones participaron como navíos escolta de pequeñas flotas comerciales.

Los primeros navíos del azogue salieron de Cádiz en 1722, y años más tarde, en 1728, los comerciantes obtuvieron una nueva reglamentación por la que además del producto que era la razón de aquellos viajes pudiesen transportar también bulas, papel sellado y frutos, descartándose la carga de tejidos y otros productos manufacturados. Aún así, la oposición de estos comerciantes a los navíos del azogue fue constante, oponiéndose a aquella navegación el Consulado, en 1736.

Otra circunstancia adversa a este movimiento marítimo fueron las guerras. Durante la contienda con Inglaterra de 1739, el transporte tuvo que ser suspendido, cargándose el azogue en los navíos de registro. Éstos, a cambio de la licencia para navegar, tenían que conducir cierta cantidad de azogue, lo cual hizo que los mineros novohispanos careciesen en esos años en muchos momentos de él, pues el porte de aquellos navíos era pequeño y no hacía posible el transporte de remesas superiores a los 2.000 quintales.

La escasez hizo que, en ocasiones, como en 1747, se llegase a arbitrar medios extraordinarios de transporte, aprestándose navíos de la armada que, con grandes precauciones para eludir cualquier peligro, transportaron el azogue.

A estos sistemas de navegación hay que añadir, a partir de 1764, los correos marítimos, que se implantaron desde esa fecha, estableciendo una comunicación más estable, mensual, entre España y América, siguiendo las rutas tradicionales.

La falta de periodicidad de los navíos de aviso, hasta entonces encargados del correo, hacía patente la necesidad de otro tipo de navegación que proporcionase un sistema de comunicación postal más efectivo, aspecto vital tanto para la economía como para la administración.

Después del estudio de ciertos informes, siendo el más conocido el redactado por Campomanes, en 1764 se decreta la creación del Correo Marítimo, no sin la oposición tanto del Consejo de Indias como del Consulado de Cádiz.

El servicio se inició con la partida desde El Ferrol, el 1 de noviembre de 1764, del primer paquebote. A partir de entonces saldría uno mensualmente hacia La Habana. Antes hacía escala en algún lugar de la isla de Puerto Rico, bien en San Juan o en Aguadilla, y después, según los tiempos, en Santo Domingo o en Monte Cristi.

Desde La Habana continuaba la distribución de los correos a través de pequeñas embarcaciones a todos los puertos de la plataforma continental. Y desde allí, por tierra, a toda la zona del Pacífico.

Años más tarde también se inició el correo a Buenos Aires, hacia donde partían las fragatas cada cuatro meses. Y al igual que en el norte, desde aquel puerto, salían los correos terrestres hacia los territorios del interior.

La ruta del Galeón de Manila

La ruta abierta por Urdaneta sirvió para mantener un constante intercambio con las Filipinas. El tráfico se reglamentó en 1576, aunque al principio sufrió una serie de cambios. Del permiso de 1579, por el que se establece que de El Callao, Panamá, Sonsonate y de la Navidad saliera un navío anual, se pasa a concretar que el único puerto fuese Acapulco, en 1581. Al igual que ocurría con el comercio atlántico controlado desde Sevilla, había que evitar que las Indias se llenasen de mercancías y tejidos orientales.

Para embarcar las mercancías era preciso que los mercaderes dispusiesen de *boletas*, que daban el derecho a ocupar un espacio en el buque del navío. A través de la *pancada* se determinaba entre los comerciantes y las autoridades la cantidad y calidad de los productos. El sistema era perjudicial, pues concentraba el negocio en muy pocas manos, permitiendo la compra de las boletas por los poderosos, que se convirtieron en los dueños del tráfico.

El Galeón zarpaba de Acapulco entre los meses de febrero y marzo, para después, en el siglo XVII, autorizarse su salida en diciembre. Entre los paralelos 10 y 14° se efectuaba la navegación hasta las islas Guam, donde el navío hacía aguada y se abastecía, para seguir la ruta hasta Cavite, etapa que era la más peligrosa por la constante presencia de piratas en las cercanías de aquellas islas. De todas formas este derrotero estaba considerado como relativamente fácil de verificar.

El tornaviaje tenía más dificultades. Se salía de Manila en el mes de julio, y en un principio se dirigía hacia las costas del Japón, pero al ser la ciudad capturada por los japoneses, se cambió el recorrido navegando por el sur de la isla de Luzón para buscar el embocadero de San Bernardino, lo cual significaba una dura travesía entre las pequeñas islas y escollos, a lo que había que unir fuertes corrientes y remolinos producidos por la sinuosidad de la costa.

Desde allí se orientaban primero por las islas Carolinas y desde ellas se subía hasta los 22° de latitud. En ocasiones se ascendía mucho más, hasta los 42° grados, para desde esa altura volver a descender y llegar a las costas americanas hasta algún lugar cercano al cabo Mendocino, desde donde se costeaba hasta Acapulco, aunque el largo derrotero —de cuatro a seis meses— obligaba a hacer escala en los puertos californianos.

Estaba considerado como un viaje de gran dureza. Uno de los relatos más apasionantes nos lo dejó el italiano Gemelli Caseri en su obra *Giro del mondo* en la que cuenta

> que el viaje de Filipinas a América es el más largo y el más terrible del mundo, tanto por la inmensidad del océano a cruzar, que es casi la mitad del globo terráqueo, como por sus vientos siempre a proa, como por las terribles tempestades que allí se forman y por las enfermedades que sufren por permanecer seis o siete meses en el mar, a veces junto al Ecuador, otras en lugares helados, otras en climas templados y otras donde uno se asfixia de calor, todo lo cual es capaz de destruir a un hombre de acero y más a uno de carne y hueso.

En el siglo XVIII, durante el gobierno de Valdés Tamón, se hizo el primer intento de cambiar el derrotero que siempre se había seguido. Fue el piloto Enrique Herman el que propuso que en vez de bordear la costa sur de la isla de Luzón, el Galeón, al salir de Manila, tomase rumbo norte hasta doblar el cabo Bojeador y el del Engaño, en la costa norte de la isla. Desde aquí se continuaría rumbo hacia las Marianas, para seguir después la ruta de Urdaneta.

La propuesta fue motivo de estudio en una junta, acordándose hacer un reconocimiento de la ruta proyectada, lo cual no se efectuó hasta 1740. Cuando se hizo no satisfizo a muchos de los interesados en el tráfico que controlaban los lugares de la costa entre Manila y el Embocadero, donde tenían perfectamente organizado el contrabando. Alegaron en contra del cambio que la fecha de salida que se proponía para la nueva ruta les perjudicaba, puesto que no había tiempo de recibir las mercancías que transportaban los chinos en los sampanes, cuyas fechas de llegada a Manila eran los meses de abril y mayo.

En 1771 se ordenó la navegación por la nueva ruta, pero la antigua se mantuvo hasta 1779, pues los comerciantes, que siempre siguieron oponiéndose, consiguieron que el gobernador Berenguer de Marquina volviera a autorizar el antiguo derrotero.

Respecto a otras travesías del Pacífico hay que recordar que en la época del gobernador de Filipinas Simón de Anda se hizo un viaje de reconocimiento que cruzó aquel océano al sur del Ecuador, llegando a las costas americanas a la altura de la isla de Cerros, entrando en el puerto de San Blas el 24 de julio de 1773. Esta nueva ruta, trazada por

la fragata *Buen Fin*, permitía efectuar dos viajes anuales a la Nueva España, lo cual significaba el fin de la incomunicación que siempre sufrió aquel archipiélago, pero los comerciantes también se opusieron a ello.

Este tráfico trasatlántico que hemos expuesto, aunque funcionó irregularmente por las diversas cuestiones que se configuraron, proporcionó un gran servicio a aquellos dominios. Tuvo también en su contra otras facetas, ajenas a la mejor o peor organización de los sistemas, que hacían aún más evidente su irregularidad.

Indiscutiblemente, el entorpecimiento mayor vino dado por los muchos períodos de guerra que se vivieron, acentuados en el siglo XVIII. A las rivalidades tradicionales con Francia e Inglaterra del XVI, hay que agregar en el siguiente siglo difíciles conflictos con otras potencias, destacando la guerra de los Treinta Años, que tanta repercusión tuvo en aquel continente. Y el XVIII se inicia con la guerra de Sucesión manteniéndose, prácticamente, ese período bélico durante todo el reinado de Felipe V hasta la Paz de Aquisgrán de 1748. Igual vuelve a ocurrir en la época de Carlos III, durante la cual la tradicional rivalidad con Inglaterra y la alianza con Francia conducía a España a nuevas guerras, agravada la situación aún más a fines de siglo con la repercusión de la Revolución Francesa.

No todos los conflictos tuvieron la misma repercusión en el tráfico, pero indiscutiblemente sí incidieron en él. Quizá las extorsiones mayores se produjeron durante las guerras de Sucesión y la de los Nueve Años. Ambas se convirtieron en guerras americanas en las que se debatía la hegemonía sobre el Caribe.

En menor proporción, la piratería y los naufragios son también dos aspectos que inciden en el entorpecimiento del tráfico. En el siglo XVII se dio quizá la época en que mayor repercusión tuvo la piratería. En cambio, los naufragios persistieron a lo largo de todas las etapas en mayor proporción: los adelantos técnicos que indudablemente se alcanzaron en el XVIII no fueron suficientes para dejar de considerar los riesgos de las travesías, en especial los huracanes del Caribe y las grandes tempestades.

La defensa de las rutas marítimas

Para defender esta importante y continua navegación se crearon buques de escolta y armadas que actuaban contra las agresiones de pi-

ratas franceses, ingleses y holandeses, que según las épocas adquieren significado distinto, y mucho más aún contra las armadas enemigas de estos países en los prolongados períodos de guerra.

Hay que partir de la premisa de que la Corona española nunca realizó una política decidida y enérgica para ejercer ese control. Los esfuerzos que se llevaron a cabo para poder mantener un tráfico fluido y seguro siempre fueron insuficientes, y sobre todo faltó una continuidad en la política seguida.

Ya en 1501 se ordenó la construcción de unas carracas para perseguir a los piratas, y en 1513 se manda a la Casa de la Contratación que envíe dos carabelas para guardar las costas de Cuba. Las guerras entre el Emperador y Francisco I, que se inician en 1520, empeoraron la situación en el mar incrementando los hasta ese momento tímidos ataques piráticos por lo que se crea en 1521 una escuadra para que esperase a los navíos a la altura del cabo de San Vicente, a la que entre otros nombres se le llamó la Armada de la Avería, al ser financiada con el importe de este impuesto con que se gravaban las mercancías que transportaban los navíos del comercio.

Pero esta protección tampoco resultó suficiente; el corsarismo francés era cada día mayor, y en 1526 vuelve a ordenarse que los navíos mercantes fueren armados y se juntasen en Santo Domingo para regresar formando convoy.

La creación de la Armada del Mar Océano, en 1524, parece significar que España había decidido hacerse dueña de aquel mar. Así lo presagiaba el querer formar «una gruesa armada de navíos de alto bordo que de ordinario ande y navegue por el dicho mar océano», destinando a ella todos los impuestos recaudados por el comercio de Indias.

Pero nunca pasó de ser un ambicioso proyecto: se inició con 12 galeones y lo más que logró fue estar compuesta por 14 unidades, por lo que con tan limitados efectivos nunca pudo asumir la acción ofensiva, sino que su utilización fue exclusivamente con carácter de defensa. Y aún así su vida fue bastante efímera: la falta de erario para sostenerla terminó con ella, y aunque en distintas ocasiones se solicitó su restablecimiento, y así llegó a hacerse, cuando existía se mantenía en la misma o mayor penuria que la indicada.

Al prescindirse a mediados del siglo XVI del sistema de convoyes se crearon dos armadas, con base en Sevilla y Santo Domingo, para

La ciudad y el puerto de Santo Domingo

despejar de piratas las rutas marítimas. Pero tampoco tuvo continuidad. En ocasiones se logró formar la armadilla americana en esos años, pero varias veces también desapareció: unas por los huracanes, otras porque salía para España convoyando los navíos del comercio. La más importante de todas, la que logró Pedro Menéndez de Avilés, más que guardacosta era en realidad la Armada de la Carrera de las Indias, y en varias ocasiones escoltó a las flotas en viajes de retorno.

Hacia 1575 se propuso defender aquellas costas con dos grupos de galeras, con base en Cartagena y La Habana, y durante los últimos años de aquel siglo aún persistían con el nombre de «Armadas de Barlovento». Es en estos años cuando también se inician los intentos de crear una gran armada, exclusivamente para la defensa de aquellas costas del Caribe, pero su formación se fue retardando, y como veremos no inicia sus actividades hasta ya bastante avanzado el siglo XVII.

Aun así, sin haber conseguido mantener un sistema estable de fuerzas navales, puede decirse que durante el siglo XVI la Marina española se apuntó grandes éxitos en la defensa de los navíos que ejercían el tráfico comercial con las Indias y consiguió a lo largo de él impor-

tantes triunfos contra los piratas. Son muy conocidas las acciones llevadas a cabo por el capitán Pérez de Inzar, en Florida en 1527, o la limpieza de enemigos que ejecutan los navíos españoles en la zona de las Azores, las aguas más atacadas por ellos; destacan también las de 1537 o las de otras posteriores ocasiones —1558, 1577 y 1592— en las que la Marina Real dejó libre todo el espacio marítimo entre esas islas y las costas peninsulares.

Puede decirse que durante todo el siglo XVI el dominio español sobre el Atlántico se hizo notar, en especial después de la victoria conseguida por Álvaro de Bazán en San Miguel. Y aunque el saqueo de Cádiz de 1596 significó un duro revés, en 1600 la marina inglesa era derrotada en el Estrecho.

Habría que considerar que la defensa se organizó a través de unos navíos mercantes bien provistos, tanto de cañones como de artilleros y soldados, pero que en muchos casos la avaricia de los mercaderes por cargarlos en exceso hacían que su utilidad fuese muy reducida. Es por ello por lo que en 1565 se decreta que la nave que hiciese de capitana tenía que ser un navío de al menos 300 toneladas, armado con ocho cañones de bronce, cuatro de hierro y 24 piezas menores, y tripulado por 200 hombres entre marinos y soldados. Y jamás debería de transportar mercancías, definiéndose lo mismo al año siguiente para el navío que hacía de almiranta.

En otras ocasiones fue la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias la que acudía hasta aquellas aguas con los navíos del comercio, especialmente en las últimas décadas del siglo acompañando a los Galeones de Tierra Firme para proteger las enormes cantidades de plata que en aquella época se obtenían en Potosí, y que se continuó de igual forma en casi todo el siglo XVII.

En definitiva, que las flotas españolas, con los convoyes de la Armada, de una forma u otra, atravesaron sus rutas en ese primer siglo de navegación atlántica con cierta tranquilidad. Y ello se logró exclusivamente con una política defensiva, lo cual evidencia que aquel dominio se hubiese consolidado pasando al ataque, lo que se realizó en muy pocas ocasiones, como acabamos de exponer.

En 1600 guarnecían las costas peninsulares un total de 30 buques, con sólo 22.000 toneladas, y aun así el saldo fue muy favorable en las acciones marítimas que se entablan con los piratas. Pero, insistimos, ese volumen no permitía otro criterio que el que siempre se había usa-

do, el defensivo; y así se refleja en todas las instrucciones que se daban a sus generales, ordenándoles siempre que antes que nada lo que tenían que procurar era la defensa de la flota, después el ataque. De esta forma las flotas quedaban protegidas, pero los navíos sueltos, sin defensas, eran presa fácil de los piratas, impidiéndose con ello que el comercio prosperase.

Las defensas del tráfico en el siglo XVII

Como hemos expresado, la hegemonía se mantiene a lo largo de todo el siglo XVI en las costas cercanas a la Península, que era donde el peligro existía en un principio. Pero la situación en las aguas del Caribe era igual, al ir estableciéndose las potencias extranjeras en algunas de sus islas. Con el fin de intimidarlos, se establecieron con carácter ofensivo diversas armadillas, compuestas de pequeños navíos, más aptos para navegar por aquellas costas. Carabelas, galeras y saetías fueron los tipos más usados, y ofrecieron óptimos resultados en las últimas décadas del siglo XVI y en los comienzos del XVII.

Pero tampoco estas armadillas permanecieron de forma estable; en ocasiones desaparecen o al menos desconocemos sus acciones durante muchos períodos. La falta de dinero para sustentarlas determinó su supresión, usándose los navíos que estaban en buenas condiciones para convoyar las flotas más de una vez. Mientras que éstas navegaban por aquellos mares, sí les recomendaban misiones de reconocimiento u ofensivas, pero una vez que se unían a las flotas, aquellas aguas volvían a quedar totalmente indefensas.

Según fue avanzando el siglo XVII la situación se hizo cada vez más preocupante a lo largo de toda la travesía. El gran toque de alerta, en 1628, se dio cuando la flota de la Nueva España fue totalmente destruida por los holandeses. Aunque aquel suceso se achaca a la lamentable actuación del general español, el accidente tuvo gran resonancia en España, pero no la suficiente para que la Corona adoptara una política naval capaz de mantener la soberanía marítima, por lo que otros dos grandes desastres ocasionarían los ingleses con sus ataques a los galeones de Tierra Firme, en 1656 y a la flota de la Nueva España, en 1657.

Como intento de mejorar la situación puede señalarse la reorganización que, durante el reinado de Felipe IV, se hizo constituyendo la Armada del Océano con 56 bajeles, de los que 10 eran portugueses. Y también es el momento en que por fin la tan esperada Armada de Barlovento se pone en ejecución, pero no con la suficiente fuerza para conseguir los logros con que fue concebida. Su existencia fue también discontinua, y aún en las épocas en que logró mayor fuerza tampoco llevó a cabo sus fines, pues la necesidad de convoyar las flotas o traer los caudales indianos le hizo recorrer el Atlántico en muchas ocasiones por falta de otros navíos que lo hiciesen. Fundada para defender las costas americanas y sostenida con las contribuciones de aquellos vecinos, se la destinaba para unas navegaciones ajenas a sus fines.

La otra auténtica Armada americana, la del Mar del Sur, aunque nunca consiguió tampoco tener una gran fuerza, hizo del Pacífico su único mar, y aunque en misiones casi exclusivamente defensivas, sirvió a lo largo de todo el siglo XVII para que los tesoros peruanos llegasen bien protegidos y con regularidad a Panamá.

Con esta panorámica transcurrió todo el siglo XVII y, por ello, a la llegada de los Borbones, la Armada española necesitaba una gran reforma. Era indispensable cubrir las muchas necesidades que sus dominios seguían padeciendo.

Sistemas seguidos para la derrota del océano

Cuando las flotas zarpaban de Sanlúcar era la capitana la que iba en vanguardia, guiándose los navíos por su estandarte y de noche por una gran linterna que llevaba en la popa. Las instrucciones de 1573 ordenaban que los navíos de comercio navegasen en orden de batalla, formando una media luna. La que hacía de almiranta siempre marchaba en la retaguardia, mientras que los otros navíos armados iban siempre a barlovento para poder acudir en auxilio de los mercantes.

Tanto la capitana como la almiranta estaban obligadas a comunicarse dos veces al día y a pasar lista a todos los navíos, y una vez pasado el cabo de San Vicente, hacían visita a éstos para ver en qué situación llevaban su artillería, estar pendientes del orden de las tripulaciones y comprobar si iban mercancías o pasajeros no registrados. Lo mismo ocurría al regreso, una vez que se salía de La Habana.

Las derrotas seguidas ya las hemos señalado y a la arribada a los puertos de destino, si ésta se producía de noche los navíos debían anclar y anunciar su llegada por medio de una pinaza. La capitana, a la vista de la fortaleza del puerto, hacía un disparo de cañón si era una armada, y dos si se trataba de una flota. Los buques aislados también saludaban disparando dos cañonazos si disponían de artillería, o si no, arriando la gavia.

Una vez en Nombre de Dios, Portobelo o Veracruz el general presentaba las instrucciones que llevaba al gobierno de la zona, quedando sometido a su autoridad, aunque en Tierra Firme el general de los galeones tenía autoridad superior al presidente de la Audiencia. Pero los oficiales reales gozaban de la facultad absoluta para visitar los navíos e inspeccionarlos.

Durante la estancia en aquellos puertos, tanto el general como sus hombres solicitaban alojamiento en tierra, y durante ese tiempo se avituallaban de lo necesario para el viaje de regreso, a costa de los fondos de la avería. Siempre les estuvo vedado llevar mercancías, ni participar en el comercio de las flotas, aunque con frecuencia no se cumplía.

Al regreso, al tenerse que reunir las flotas en La Habana, el general de la de México quedaba subordinado al de los galeones. Pero esta regla era sólo aplicable a las cuestiones de navegación, pues el gobierno interno de cada flota correspondía siempre a su comandante. De todas formas, pocas veces ocurría, pues las salidas eran tan irregulares que rara vez navegaron juntas la derrota del regreso.

Ya en las Azores, el general solía obtener noticias de España y por lo común se ordenaba el desmonte de los camarotes y literas de los pasajeros para poner los bajeles en situación defensiva hasta la llegada a Sanlúcar, sin que se permitiera ninguna comunicación con tierra. Y una vez que se producía la arribada, el general quedaba sujeto a la residencia, en la que se investigaban todo lo ocurrido durante el viaje.

La Armada en el siglo XVIII

Al comenzar el siglo la Armada se encontraba en un estado de total postración, incapaz de organizarse para proteger la ruta americana. Por ello no quedó más remedio que buscar el apoyo de los navíos franceses. Además, los acontecimientos de los primeros años del siglo

empeoraron aún más la situación: la pérdida de la flota de la Nueva España en la bahía de Vigo en 1702 vino acompañada de la ocupación de Gibraltar y Menorca por los ingleses.

En plena guerra de Sucesión se inicia, si no su reconstrucción, al menos sí su organización, aplicándose ciertas normas para la Armada del Mar Océano, con el fin primordial de que existiese un cuerpo de marinería estable y no tener que acudir a las levas, como hasta entonces se había hecho, cada vez que había necesidad. Se trató sólo de un intento, al no contarse con los efectivos necesarios para mantener el cuerpo.

Una de las primeras reformas fue la supresión de las escuadras de los reinos —1714—, incluyéndolas todas en la Armada Real, aunque se mantuvieron las armadas americanas de Barlovento y del Mar del Sur.

Con la misma fortuna se intentó crear una Secretaría de Marina, independiente de los Consejos de Guerra e Indias, que hasta entonces habían sido los órganos en cuestiones de la marina, pero de inmediato la responsabilidad volvió a recaer en la Secretaría de Guerra. Así fue, hasta el año 1721, en que definitivamente quedó independiente.

A la vez surge la preocupación por la construcción de los navíos. La experiencia probaba la fortaleza y buena disposición de los buques fabricados en las Indias, por lo que se iniciaron una serie de gestiones para hallar los lugares ideales donde establecer allí astilleros. Campeche, Tacotalpa, Maracaibo, Coatzacoalcos y La Habana quedaron primero elegidos como los lugares idóneos, estudiándose los pros y los contras de cada uno de ellos. Tacotalpa y Maracaibo fueron los primeros eliminados por su falta de población, que impedía una abundante mano de obra. Campeche, que contaba con próximos e importantes núcleos de población y abundantes maderas, tenía el inconveniente de no tener su puerto el fondo necesario en los lugares resguardados; lo mismo ocurría en Coatzacoalcos, aunque aquí cabía la posibilidad de hacer el astillero en la isla de Sacrificio.

Al final concluyen que las condiciones favorables las reunía La Habana y para iniciar el plan fue nombrado almirante de la Armada, don Manuel López Pintado. El tema estaba preparado en Cádiz para el inicio de las obras del astillero y de las embarcaciones que en él se iban a construir. El compromiso consistía en la fabricación de 12 navíos que se aplicarían indistintamente a la flota de la Nueva España, los Galeones de Tierra Firme y a la Armada de Barlovento, de forma

que su tripulación pasase a servir en todas las misiones, queriéndose evitar así la dificultosa exigencia de mantener una tripulación estable para la Armada de Barlovento, cuya base tenía que ser en aquellas aguas. De esta forma, el tiempo máximo que pasaría cualquier marino que formase parte de la tripulación de Barlovento sin regresar a la Península sería de un año.

Todo estaba estudiado y programado, pero aquellos navíos de López Pintado hicieron falta para el sitio de Barcelona, por lo que navegaron hacia el Mediterráneo en vez de hacerlo hacia La Habana.

En definitiva, los primeros planes trazados como reformas de la Armada sirvieron para muy poco. Tenían que pasar aún unos años más y ser nombrado Patiño intendente general de la Marina en 1720 y seis años después secretario de Marina para que se consiga algún logro en el progreso de aquel cuerpo. Patiño puede ser considerado como el fundador de la Armada Española y a él se debe la instrucción que había de seguir la Marina, además de reglamentar el Colegio de San Telmo, el de Guardias Marinas y la institución de los cuerpos de infantería, ingenieros y artillería de la Marina. A él se deben el establecimiento de los tres Departamentos Marítimos en El Ferrol, Cádiz y Cartagena.

Será también quien se preocupará de nuevo por la localización de un gran astillero en las Indias. Vuelve a hablarse de Coatzacoalcos, de La Habana y de un nuevo lugar, Jauga, también en la isla cubana. Patiño se decidió por La Habana, nombrando a Juan Pinto, comisario de Marina de aquel astillero, aunque su real promotor será Juan Acosta, excelente constructor cubano. Como resultado de este empeño, en 1737 se puede hablar de una Armada Española compuesta de 32 navíos, 20 fragatas, cuatro paquebotes y cuatro bombardas, cifra que se aproximaba mucho a la que se consideraba necesaria para el ansiado predominio.

Digno sucesor de Patiño fue el marqués de la Ensenada, quien al formular el *Reglamento General de la Marina*, completaba las instrucciones dictadas por aquél, creando las matrículas de la gente de mar, la ordenanza de arsenales y otros organismos del sistema marítimo. También propuso otro plan de construcciones para seguir el ritmo iniciado por Patiño, potenciando tanto los astilleros de El Ferrol como el de La Habana, especificando que en éste se construyera el doble que en el gallego. El plan tuvo que ser retrasado al estallar una nueva guerra con Inglaterra.

Junto a estas preocupaciones aparece un gran interés por conseguir construcciones de tecnología superior. Con el fin de contratar especialistas viajó Jorge Juan a Inglaterra tras su periplo americano. A la vez se inicia un afán por fomentar todas las industrias complementarias de la Marina, como la de armas, artillería, jarcias, etc.

La experiencia de este marino le hizo proyectar navíos con capacidad entre 68 y 74 cañones, confeccionándose sus planos y ordenándose el envío de ingenieros a los arsenales, principalmente a El Ferrol, donde comenzaron las construcciones de los nuevos tipos, los cuales, años más tarde, sufrieron cambios al no considerarlos tan óptimos como se pensaba. El ingeniero francés Gautier aplicó los nuevos sistemas que se seguían en las construcciones francesas, técnica modificada en este mismo siglo por el ingeniero Romero Landa.

A mediados de siglo, las *Ordenanzas Generales* que se dictaron tuvieron gran importancia en lo referente a la marina americana. Desaparece la Armada de Barlovento, a la vez que la del Mar del Sur, potenciándose una gran escuadra, con base en La Habana, la cual llegó a tener en 1750 90 navíos de gran tonelaje, cifra que jamás habían alcanzado ni siquiera las dos unidas.

Dentro de este auge que experimenta la Marina en América hay que resaltar lo que supuso la aparición tanto de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, como la de La Habana. La primera, fundada en 1728, estaba obligada a enviar dos navíos armados para evitar el contrabando de aquella costa y perseguir a los piratas desde el Orinoco al Río Hacha; la de La Habana se tuvo que conducir todo lo necesario para la construcción en su astillero, y sus navíos, unidos a los los de la escuadra habanera, debían realizar por el Caribe todas las funciones navales que se necesitasen.

Firmada la Paz de París en 1763, el largo período de calma que la sucedió durante el reinado de Carlos III hasta 1779, tuvo una importancia capital para la Marina española. La rápida reconstrucción que se realiza en el arsenal de La Habana, una vez devuelta a España la ciudad, supone el inicio de ese resurgir, hasta el punto que en 1765 ya se habían botado en aquel astillero tres navíos de 98 cañones.

Pasada la mitad del siglo, la política naval mantuvo el mismo interés de potenciar sus fuerzas lo máximo posible, llegando a reunir 64 navíos, cifra jamás alcanzada, a lo que hay que añadir una mayor preparación técnica en sus hombres, conseguida por haberse añadido a la

Academia de Guardias Marinas de San Fernando las nuevas creadas en los departamentos de El Ferrol y Cartagena, alcanzándose en 1787, 1.252 oficiales de marina. En cuanto al problema de reclutar a la marinería se remedió con la creación de las Escuadras de Evoluciones, gracias a las cuales hubo en algunos momentos hasta 2.000 hombres preparados.

La Habana se convirtió en el gran puerto de la Marina de Guerra, concentrando el mayor número de navíos, siguiéndole en fuerza los otros puertos importantes del Caribe, Buenos Aires y El Callao. En el apostadero de La Habana se reunían en 1774, 4 fragatas, 2 jabeques, 4 paquebotes, 6 bergantines, una balandra, 3 urcas y 2 galeotes. En Cartagena de Indias, 2 fragatas y 2 urcas. En El Callao, 2 navíos, 3 fragatas y una urca. En Veracruz, 3 navíos y 2 urcas. En Buenos Aires, 3 fragatas y 2 corbetas. Un paquebote en Puerto Rico y 2 fragatas, 2 corbetas, 10 galeotas y 2 urcas en Cumaná. Cifras suficientemente reveladoras del progreso de la marina en los últimos años.

Pero esto aún se consideraba insuficiente, y fueron varios los planes que se programan en la última etapa del siglo XVIII. La antigua controversia entre una defensa estable en un lugar, fundamentada en las fortificaciones y sus tropas, y la de una defensa móvil, basada en navíos bien armados, que podían considerarse como fortificaciones con capacidad de movimientos, se mantuvo también en estos momentos, tendiéndose a considerar más útil el segundo sistema. En ello se basaba el proyecto que en 1780 presentó don José de Ávalos a la Corona para construir 50 navíos más de los que había y situar el centro naval americano en la isla de la Trinidad, por ser considerada geográficamente como una gran base estratégica y por contar además con un gran puerto natural.

A pesar de las reformas, la Marina española sufriría duros reveses en los últimos años del siglo, como consecuencia de las continuas guerras hacia las que los acontecimientos europeos y la ambigua política mantenida por España la condujo, quedando reducida aquélla a misiones defensivas al faltarle potencial para intentar otra cosa.

Los corsos

Las escasas posibilidades defensivas que la Marina tenía tanto en el siglo XVII como en el XVIII fue remediada, en parte, por el papel que

desempeñaron los corsos americanos. Por tanto, puede considerarse también este sistema como un recurso bélico para sostener el tráfico americano.

Las licencias de corsos, que comenzaron a concederse a mediados del siglo XVII, ya tardíamente, se crean para evitar el comercio ilícito que impunemente practicaban en el Caribe todas las potencias con intereses en América. El uso de ellos hubiera provisto aquellos mares de navíos armados sin costo alguno de la hacienda real, pero siempre se opusieron la Casa de la Contratación y los comerciantes sevillanos, que los veían como un instrumento que rompía su monopolio. Si se logró el permiso se debió a que en el momento de su concesión, la decadencia de la Marina era tal que no podía hacer frente a la cada vez mayor cantidad de piratas y corsarios.

Las bases principales del corso fueron Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, aunque también surgieron en algunos puertos continentales, como La Guaira y Cumaná. La patente, otorgada por el gobernador, era entregada a un armador, quien se encargaba de la compra del navío, de pertrecharlo, reclutar la marinería y poner al frente un hombre con experiencia en la mar y en la guerra.

Su fin legal era evitar el contrabando, pero la realidad fue muy distinta. Los corsarios, con sus patentes, practicaron impunemente el comercio ilegal. Las presas capturadas les daban ocasión para vender no sólo las mercancías apresadas, sino también las que adquirían de contrabando en las islas extranjeras, con las que mantenían una constante comunicación. De esta forma entorpecían el comercio reglamentado que se practicaba a través del océano, al poder ofrecer las mercancías a precios muy inferiores.

Ésta fue la causa de que a veces se hablase de suprimir las patentes, sustituyendo a los corsos por guardacostas que cada gobernación debía mantener en sus territorios, pero la falta de medios hizo que se abandonaran esos planes.

Capítulo III

INFLUENCIA DE LAS FLOTAS EN LA VIDA AMERICANA

El contacto interindiano

Todo ese tráfico al que nos hemos referido en el capítulo anterior tuvo una enorme incidencia en la vida americana. Sin duda alguna, no hay otro acontecimiento que la afecte más que la llegada de los navíos a sus puertos, que les ponía en contacto con el viejo mundo, no sólo por las mercancías que les suministraban y que a su vez les permitía una mayor expansión de las suyas, sino que a través de aquellos navíos y de sus hombres les llegaban nuevas ideas y nuevos gustos que engrosaban sus existencias.

Y no sólo ese tráfico transoceánico era el que movía aquellas vidas, sino que existió otro muy importante entre aquellas regiones, a pesar de las restricciones a que estuvo sometido por parte de la Corona. La imposibilidad legal de poder comerciar directamente con la metrópoli fue la causa fundamental del desarrollo del tráfico por todos los territorios costeros del Caribe. Todos los países situados en aquella zona crearon marinas mercantes con las que transportaron sus propias cosechas a la vez que se abastecían de lo que necesitaban.

Desde el principio la Marina mantiene una ligazón entre todos esos puertos, lo que sería fundamental para sus vidas. Las necesidades de cada región podían ser atendidas casi únicamente de este modo, ya que el olvido en que las tenía la metrópoli había que suplirlo así y, muchas veces, estableciendo un comercio clandestino que se agudizaría con el paso del tiempo. Aunque parte se hacía por vía terrestre, el mar sería el camino habitual. Y dentro de él el Caribe fue el más navegado. El intercambio entre los puertos antillanos y los de la Nueva España

fue constante a través de todos los siglos, siendo La Habana su gran centro: a aquel puerto llegaban todos los productos que el mercado europeo reclamaba, y también a través de él se distribuía lo que la flota desembarcaba. No sólo esto, sino que sus productos se extenderían por mar a todos los puertos centroamericanos.

Ese tráfico regional americano se intensificaba aún más en las épocas en que faltaban los convoyes españoles. Así ocurre a principios del siglo XVII con el auge de los puertos de Cartagena, Río Hacha, Puerto Rico, La Guaira, Maracaibo, Portobelo, Veracruz y La Habana, intercambiándose entre ellos todo lo que necesitaban para abastecerse.

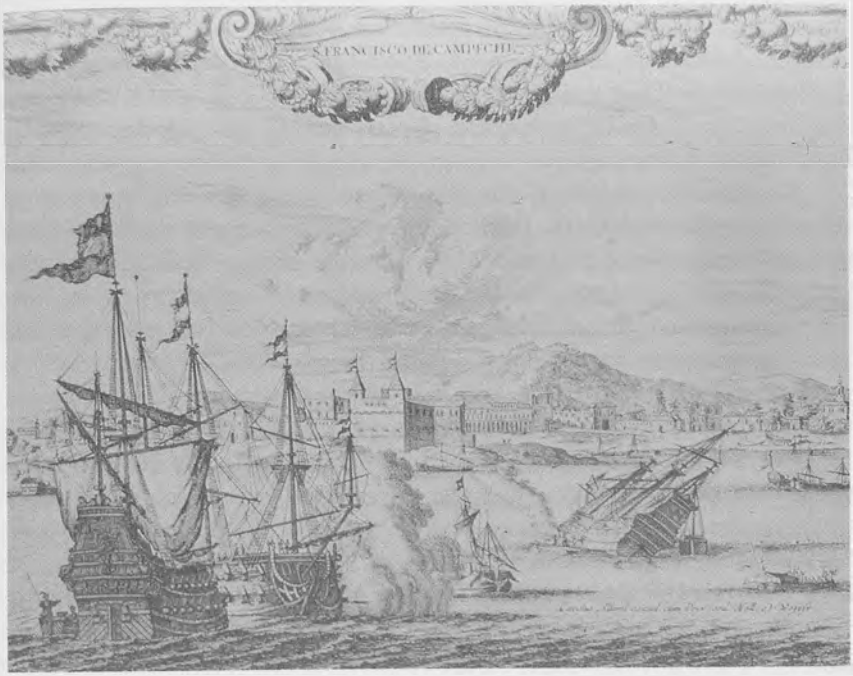
Fue de gran interés el que sostenía la isla cubana con Cartagena de Indias, así como con Campeche y Honduras. Estas dos regiones fueron tradicionalmente abastecedoras del mercado habanero, al igual que ocurría con el puerto de Veracruz. Durante todo el siglo XVII se mantuvo un intenso tráfico entre aquellos puertos, transportándose desde materias primas a alimentos e infinidad de bienes de consumo, principalmente productos de la artesanía mexicana. A su vez, Cuba exportaba azúcar, tabacos y cueros.

Un producto, el cacao, puede considerarse esencial para muchos de estos movimientos marítimos por el Caribe, como así lo haremos constar al tratar de las ferias.

Durante el siglo XVIII fue aún mayor el tráfico interamericano, al permitirse la navegación de los buques franceses primero, y más tarde al aceptarse a los ingleses del asiento de negros. Se puede constatar que durante la guerra de Sucesión se registró en La Habana un movimiento de 60 embarcaciones mercantes, en su mayoría procedentes de Veracruz, Cartagena y Portobelo. En cuanto a la época del asiento inglés el tráfico entre Cuba y Jamaica se mantuvo con una gran regularidad, enviándose a la posesión inglesa muchos productos cubanos, mientras que Cuba recibía esclavos y todos los materiales que necesitaba para la fabricación de navíos.

Si en el Atlántico es el Caribe el protagonista, en el Pacífico la navegación alcanzaría gran desarrollo al ser la ruta que unía los dos grandes centros americanos: México y Lima.

Iniciado su tráfico con Vasco Núñez de Balboa y Cortés, se fue articulando rápidamente al organizarse las gobernaciones de América Central y la expansión hacia el sur, hasta Chile. A lo largo de aquella costa destacó no sólo Acapulco, Panamá y El Callao, sino que van sur-



Puerto de Campeche

giendo puertos intermedios que deben gran parte de su existencia a ser lugares de escala, terminales de flotas o almacenes de éstas. Así fueron surgiendo ciudades que alcanzaron un gran desarrollo, como Guayaquil, Paita, Piura, Arica o Valdivia y Valparaíso en Chile. Todas desarrollaron sus vidas gracias a la Marina.

Hay que señalar, en primer lugar, el tráfico marítimo regulado entre Panamá y El Callao, que conectaba con los Galeones de Tierra Firme, y que desde finales del siglo XVI se realizaba protegido por los navíos de la fuerza naval, llamada Armada del Mar del Sur. Tráfico que, aunque en los primeros años fue bianual, las dificultades de la navegación hicieron que fuese anual. A la complejidad de la derrota entre

Panamá y El Callao había que añadir los retrasos que suponían la espera en Panamá de las mercancías que llegaban desde España a través de Nombre de Dios y después de Portobelo y las estancias que se prolongaban en El Callao esperando la plata que llegaba también allí por barco desde Arica.

Era una derrota muy desigual la que había que seguir según el sentido en que se hiciese. Desde Perú a Panamá, siguiendo los vientos del sur y la corriente de Humboldt era relativamente fácil. Se avanzaba muy próximo a la costa, lo que permitía una mayor carga en las embarcaciones, ya que era fácil proveerse tanto de alimentos como de agua en cualquier puerto del itinerario. El viaje desde El Callao a Panamá podía durar unos 30 días, y 14 desde Guayaquil. La derrota en sentido contrario era más complicada. Había que aprovechar los nortes, que sólo se producían entre diciembre y marzo, y buscarlos en aguas retiradas de la costa. Para ello había que desviarse hasta la latitud de Nicaragua y luego regresar por el paralelo situado a la altura de Guayaquil, y sólo desde aquí se podía viajar ya próximo a la costa. Esto determinaba un retraso en esta derrota de unos 100 días o más.

Por ello se hacía más aconsejable desembarcar en Paita y seguir por el camino de tierra hasta Lima. Y de hecho así se hacía en muchas ocasiones.

A pesar de esos obstáculos que la naturaleza imponía, era totalmente lógico que entre los dos mayores virreinatos americanos se estableciesen inevitablemente desde sus comienzos lazos comerciales intensos a través del mar. Y el tráfico no alcanzó mayor volumen porque las leyes españolas que reglamentaban el comercio lo impidieron. Las prontas construcciones navales realizadas en Panamá y México y más tarde en las costas peruanas, hacían presagiar un importante intercambio, experimentándose así hasta mediados del siglo XVI.

Pero desde que se inicia la ruta regular con Filipinas comienzan las leyes restrictivas para la comunicación entre ambos virreinatos. La metrópoli no estaba dispuesta a que la plata peruana se emplease en la compra de tejidos asiáticos, y en la última década del siglo XVI se establece la no contratación del Perú, Tierra Firme y Guatemala y otras partes con China y Filipinas. Las razones de esta prohibición se basaban en que ese tráfico reducía el consumo de las mercaderías importadas directamente desde España y en que, como consecuencia, parte de la plata peruana podía desviarse hacia la China.

Casi a la vez se empieza a restringir el tráfico entre México y Perú, como consecuencia de la cantidad de géneros que comenzaron a escasear en la Nueva España, ante la activa demanda que provocaban los peruanos. El que sólo pudiesen traficar con los géneros de la tierra redujo la correspondencia naval entre ambos virreinatos.

A partir de 1604 está navegación quedó reducida a tres barcos anuales, para posteriormente reducirse aún más, limitándose a dos en 1609, con la condición de que tuviera un porte de sólo 200 toneladas cada uno. Seguía prohibiéndose el transportar metales preciosos, permitiendo sólo las mercaderías de la tierra y obligándoles a navegar directamente desde El Callao a Acapulco, sin tocar en otro puerto.

Estos navíos no podían tampoco exceder de 300 ó 400 toneladas, y su cargamento debía reducirse, como ya hemos dicho, a frutos de ambos países. Aun así la Audiencia de Lima propuso una reducción mayor: sólo dos navíos anuales de 200 toneladas cada uno. No sirvió para nada la oposición de algunos virreyes que favorecían a este tráfico, pues consideraban que si éste no se producía y la derrota con Guatemala o Nicaragua se mantenía, el almojarifazgo sufriría una gran baja, al quedar reducido ese impuesto a lo que aportaran los navíos que componían los Galeones de Tierra Firme.

Los que ejercieron el tráfico, llamados «navíos del permiso», navegaban entre El Callao, Acapulco y el Realejo, y su registro fue siempre muy superior al permiso concedido, alcanzando a veces, valores superiores al millón de pesos las mercancías que transportaban. La supresión, como también hemos dicho, se extremó, ordenándose en 1634 que el navío de permiso detuviera su actividad durante cinco años.

Naturalmente, estas restricciones provocaron muchos casos de contrabando. Muy conocido es el envío en uno de los navíos en 1628, cuando ciertos comerciantes peruanos, con la complicidad de algunas de las autoridades, embarcaron dos millones de pesos, que volvieron a El Callao convertidos en ropa de la China, desembarcada en una caleta cercana del puerto, envuelta en sayal y con jerga como si fuese ropa tejida en los obrajes de la sierra. Se vieron envueltos en algunas ocasiones hasta el arzobispo y el virrey de Lima en este tráfico.

Igual ocurría con los navíos que transportaban el cacao de forma clandestina entre Guayaquil y Acapulco. Los mismos virreyes de la Nueva España admitían aquel comercio, alegando que era difícil de

evitarlo. Los navíos llegaban al puerto declarando arribadas forzosas, hasta presentando señales de haber sufrido importantes destrozos ocasionados por las tormentas, por lo que no se les podía impedir que fondeasen, y una vez en tierra, mientras reparaban los daños y hacían las carenas, vendían el cacao que transportaban.

A lo largo del siglo XVIII se mantuvieron las prohibiciones, aunque hay constancia de una relación marítima continua, especialmente entre el Perú y Guatemala, con gran actividad de tráfico ilegal, del que llegaron a protestar los comerciantes sevillanos, que vieron rebajada su actividad a través de los galeones. De nuevo se impuso un mayor control para evitarlo, pero quizá por ello, y por las instancias de las autoridades guatemaltecas, al carecerse de vinos y aceites en la zona, solicitaran la reanudación del comercio con Perú, consiguiendo su restablecimiento, aunque siempre limitándose las cantidades.

Los navíos peruanos cargaban vinos de Nazca y de Chile, y aceite hasta el Realejo y Sonsonate, intercambiando añil, bálsamos y maderas preciosas, estableciéndose una compañía en Guatemala —Nuestra Señora del Socorro— para realizar ese comercio. Posteriormente sería el cacao el artículo mas preciado para el mercado, ocasionando un intenso tráfico marítimo entre Guayaquil y Acapulco.

Existió otra motivación importante para mantener esta derrota marítima entre ambos virreinatos. Era la necesidad que tenían los mineros de la Nueva España de obtener el azogue de las minas de Huancavelica, puesto que en muchas ocasiones escaseaba el que les llegaba habitualmente de España. Por ello, el virrey de México tuvo que aceptar con frecuencia otros géneros peruanos, pues así lo imponían aquellos comerciantes. Y si no existía aprobación, los navíos que transportaban el azogue introducían los frutos ilegalmente. En 1702, una real cédula quiso impedir este tráfico entre ambos virreinatos prohibiendo los navíos del azogue, pero la orden no se cumplió, pues eran los años de la guerra de Sucesión y España no podía garantizar el suministro de aquel producto a los mineros mexicanos. La cédula quedó sin efecto y los navíos continuaron el tráfico por el Mar del Sur.

Las *Noticias Secretas* de Ulloa nos refieren cómo, a pesar de todas las admoniciones, el tráfico entre ambos virreinatos seguía siendo frecuente. Ulloa nos dice que las audiencias de Lima y Quito concedían licencias a embarcaciones para que navegasen a las costas de la Nueva España, regresando abarrotadas de ropa de China que introducían por

todos los puertos de aquella costa peruana, a la sombra de alguna carga de añil, alquitrán o hierro, que eran los productos que les estaba permitido llevar, siendo Guayaquil el primer almacén de aquellos tejidos, contando con la protección de los mismos oficiales de la Real Hacienda. Atribuía la frecuencia y el desarrollo de aquel tráfico a la escasez que se padecía en el Perú, por lo que se propuso que desde España se enviase un mayor número de navíos de registro, creyendo que así no prosperaría el contrabando. El mismo Ulloa dice que tal medida no alcanzaba a destruir aquel comercio porque su coste no podía ser nunca equivalente al ofertado por los comerciantes españoles.

De esta forma se mantuvo la situación hasta 1774, fecha en que se permite la libertad de comercio por aquel mar, comenzando un activo tráfico entre los puertos peruanos con los de la Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatemala. Éste es el momento en que, por fin, se levantan las restricciones que durante más de dos siglos habían impedido una actividad intensa en aquel mar. Los virreyes de ambos virreinatos deberían no sólo permitir sino también fomentar las construcciones navales dedicadas a ese comercio y extender los registros de salida y entrada sin ninguna demora. El cacao, que casi siempre había sido el motor principal de aquel tráfico, que, aunque restringido, se había realizado, inundó los mercados de la Nueva España.

A este tráfico que hemos reseñado, habría que añadir el clandestino francés, que tanto animó los puertos del Mar del Sur durante el inicio del siglo XVIII. La llegada de esos navíos a algunos puertos de aquella zona, como Arica, Concepción, Paita, Guayaquil, Pisco o El Callao tenía una gran repercusión en sus vidas, por lo mucho que significaban las mercancías que ofrecían a precios mucho más moderados, que los que les llegaban a través de los galeones por Panamá.

Su concentración, sobre todo en el puerto de El Callao, llegó hasta el extremo que en algún momento se contaron hasta siete y ocho embarcaciones francesas a la vez, hecho que motivaba los rumores sobre una posible ruptura de las amistosas relaciones que se tenían con Francia, lo cual daría lugar a un súbito ataque sobre Lima. Nunca pasó del rumor tal situación, pero sí se prestaba a él el enorme contingente de navíos franceses en aquellos puertos. Hasta 1726 ese intenso tráfico se mantuvo, calculándose un volumen total de 125 millones de libras tornesas.

Existía también una amplia región, con un gran litoral, que quedó al margen de todo ese contacto, causado por el tráfico comercial, durante mucho tiempo. La región del Plata vivió, por una serie de circunstancias, al margen de ese trajín de las flotas y de todo lo que ello llevaba aparejado: la amplitud del Brasil portugués, el abandono del comercio de las Molucas y las muchas dificultades que el estrecho ocasionaba para la navegación, dejaron aislada aquella zona.

Por esas circunstancias expuestas, el intercambio se inicia con las posesiones portuguesas, pero al oponerse esto a los intereses peruanos, se ordenó su paralización a fines del mismo siglo XVI. La inmediata unión de ambas coronas —portuguesa y española— mantuvo esos contactos durante la primera mitad del siglo XVII. Después, será el contrabando con la colonia de Sacramento quien sostendrá esa relación, que proseguirá hasta que en el siglo XVIII, con las nuevas normas del tráfico, Buenos Aires alcanza su desarrollo.

La llegada de las flotas

La proximidad de algunas de las flotas o de los galeones a las costas americanas era la señal de una gran explosión de actividad en el puerto en el que tocasen y en todas las poblaciones, más o menos, cercanas a su entorno.

El primer puerto donde incidieron los galeones fue en el de Cartagena, que se convirtiría en una de las ciudades más ricas y mejor fotificadas de América. Una vez en el puerto, el general enviaba la noticia a Portobelo y, a través del istmo, hacia Panamá, donde el presidente de aquella Audiencia lo difundía y, a su vez, enviaba por mar aviso al Perú. Lo mismo se hacía con todos los centros urbanos hasta Santa Fe de Bogotá.

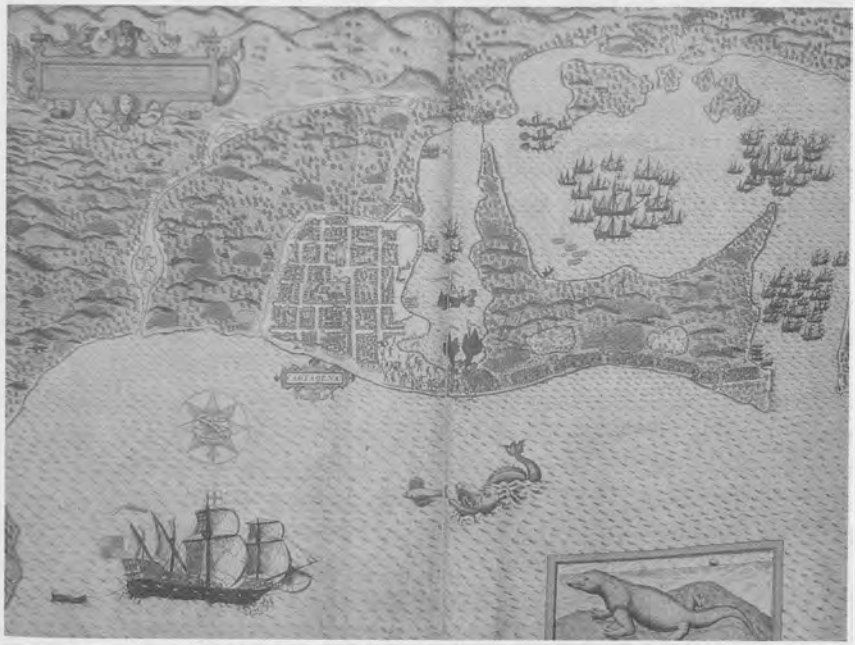
A los galeones se les tenía ordenado no permanecer más de una semana en aquel puerto, y mientras que hacían la última etapa del viaje a Nombre de Dios o Portobelo, Cartagena seguía viviendo días de animación con la llegada del oro y las esmeraldas de todo el reino de la Nueva Granada y las perlas de la Margarita, a la vez que se producía un gran movimiento con el cobro de los fletes, la liquidación de las cuentas con los mercaderes y elaborando las provisiones que aquellos navíos necesitaban para el viaje de regreso. También el gobernador y

los oficiales reales desarrollaban una gran actividad preparando lo que había de enviarse a España.

Lo mismo ocurría en Portobelo, donde la actividad se complicaba aún más, pues había que preparar lo llegado desde Panamá a través del istmo, transportado por la Armada del Mar del Sur desde El Callao, cargando la plata peruana, los productos chilenos y el oro de Quito.

El mismo trajín se manifestaba en Veracruz a la llegada de las flotas de la Nueva España. El tiempo de estancia de los navíos aquí era aún mayor por la dilación que se producía en la conducción y regreso a México de lo que se tenía que transportar desde la capital del virreinato.

El movimiento ocasionado por la llegada de las flotas se manifestaba muchos días antes de que arribasen, nada más conocerse la noticia por los navíos de aviso. La máxima autoridad del puesto afectado lo anunciaba por bando, y los comerciantes se apresuraban a acudir al



Puerto de Cartagena

lugar donde la feria iba a celebrarse. Después, cuando las velas se vislumbraban en el horizonte del puerto, las campanas de las catedrales y las iglesias lo festejaban, y en cuanto se producía el anclaje se iniciaba el desembarco de la mercancía.

El general de la flota presentaba las instrucciones que llevaba y las entregaba a las autoridades indianas, quedando sujeto a las órdenes del virrey o del presidente de la Audiencia, aunque en el caso de que la flota llegase acompañada por la Armada de la Carrera de las Indias, como ocurrió muchas veces con los galeones en el istmo, su jefe tenía autoridad superior a la del presidente de la Audiencia.

El general tenía poder para solicitar alojamiento para sus soldados en la ciudad y mantener una guardia en su residencia, y en lugares que solían sustentar una fuerte dotación, como eran los casos de La Habana y Cartagena, el gobernador le proporcionaba una guardia de honor formada por miembros de la guarnición. Entre sus obligaciones estaba la de observar cómo se hallaba la situación militar de la plaza, tanto de su fortaleza como de las guarniciones que la servían y enviar relación a la Corte de todo. Debían dar a conocer si tenían que invernar allí, junto con otros detalles en que se hallaban aquellos lugares, tanto gubernamentales como económicos.

Todo lo que se compraba para el viaje de regreso se pagaba con fondos de las cajas reales de la hacienda, sin poder recurrir nunca el general a fondos de particulares ni a los de los bienes de difuntos. Los vecinos no podían hacer tratos con los marineros, ni de mercancías ni de armas, administrando justicia el general de la flota en caso de que esas leyes se contraviniesen. También él estaba afectado por esas mismas órdenes, no pudiendo conducir mercancías particularmente, ni realizar ningún tipo de comercio.

La realidad fue muy distinta, y difícilmente un alto cargo de una flota estuvo exento de hacerlo en algún momento. Aquellos siglos de navegación están llenos de escándalos provocados por sus actividades mercantiles o por recibir dádivas de comerciantes y de pasajeros. Y como consecuencia de lo expuesto la repercusión en la ciudad de esos manejos tendrían claras manifestaciones.

Hay que destacar también el cierre de los puertos mientras las flotas permanecían en ellos. La navegación suelta por las costas cercanas estaba totalmente prohibida para evitar que fuesen apresados por los piratas y que les sacasen información. Volvemos a insistir en que esto

era lo ordenado, pero la realidad era muy distinta, pues muchos de los navíos que componían la misma flota en multitud de ocasiones navegaban por otros puertos que no figuraban en el registro, fingiendo tormentas o encuentros con navíos enemigos.

Éstos, llamados navíos arribados, cuando eran intervenidos por las autoridades españolas eran obligados a dirigirse a los puertos que marcaba el registro, y se daba por perdido tanto el navío como las mercaderías. Los puntos más frecuentados eran los de Puerto Rico, Honduras y los de la Nueva España, en los que, alegando arribadas forzosas, intentaban vender sus mercancías. Y así lo hacían, por lo que aquellos lugares también participaban de la actividad que les proporcionaba la Marina.

Las grandes ferias indianas

Los lugares donde se celebraban las ferias fueron los más favorecidos por esa actividad procedente del mar. En un principio, cuando las flotas llegaban a los puertos americanos, en el mismo lugar se realizaban las ventas de las mercancías que transportaban. A lo largo del siglo XVI no existió una reglamentación para esas ventas; el comerciante se internaba en la tierra hacia los lugares que consideraba más aptos para su negocio.

Aunque hay que advertir, sobre todo en el caso de la flota de la Nueva España, que esta libertad estaba limitada. Los que llegaban con las mercancías, los flotistas, por lo general no eran sus dueños, sino que sus encomendados, y el hecho de tener que volver en la misma flota les impedía recorrer la intrincada y difícil geografía americana cargados con las mercancías a lomo de mulas.

Por ello, lo que le interesaba al comerciante español era tener un lugar fijo donde vender de una vez todas las mercancías. Esto conllevaba también la existencia de grupos poderosos de compradores americanos dispuestos a adquirir su totalidad acaparándolas y almacenándolas, para distribuirlas posteriormente por aquellos territorios en régimen de exclusiva. Así surge en Indias un grupo social importante, poderoso, favorecido también por los ciclos en que se ejercía el tráfico. El resto del año, contando con dinero líquido desocupado, ejercerá

como prestamista, como armador, como socio de empresas mineras, teniendo posibilidades para adquirir tierras.

La mecánica para la celebración de la feria fue igual en todos los lugares donde se celebraron. A los referidos bandos de las autoridades, anunciando la llegada de la flota, respondían los comerciantes apresurándose a acudir al lugar donde se iba a celebrar. En esos bandos se solicitaba la colaboración de todos los habitantes para conseguir las recuas necesarias para el transporte y para que los víveres no faltasen en los días de la celebración, a la vez que se solicitaba la moderación en el coste de los fletes y los alquileres. Se adecuaban los caminos y se advertía a las justicias y oficiales reales de aquellas ciudades.

Cuando arribaban los galeones a Tierra Firme, el comerciante americano llegaba a Cartagena, Nombre de Dios o Portobelo, según la época, celebrábanse las ferias. La ciudad de Veracruz, en la Nueva España, situada en una región malsana e inhóspita, no era el lugar adecuado para grandes concentraciones. La malaria y la fiebre amarilla, junto con infinidad de mosquitos y otros insectos tropicales, hacían difícil la vida. Por ello, aunque en su puerto se harían algunas transacciones, la mayoría se realizaban en México.

Pero el largo recorrido hasta la capital era perjudicial para los comerciantes andaluces. Las ventajas en aquella ciudad eran realmente para los mexicanos que, sabedores de que los encomendados españoles tenían que regresar a Veracruz a tiempo por la salida de la flota, atrasaban las compras hasta el último momento, consiguiendo los precios mínimos. La indefensión en que se encontraban los andaluces ante esta situación les hizo solicitar, en distintas ocasiones, celebrar las ferias en Veracruz, y en algunos momentos —1683 y 1706— estuvieron a punto de lograrlo.

A principios del siglo XVIII se celebraron varias juntas para llegar a un acuerdo que compaginase con las nuevas normas establecidas para las flotas, entre las que estaban sus épocas de salida y el asignar una estancia máxima de siete meses en Veracruz. Era imposible, con ese escaso tiempo de permanencia, celebrar las ferias en México: había que descargar las mercancías, transportarlas a lomo de mulas hasta la capital, hacer las ventas, cobrar y regresar a Veracruz. Sólo para el transporte se necesitaban tres meses.

Ante esa tesitura será la opinión de un marino, Manuel López Pintado, la que señalará el pueblo de Jalapa como el lugar ideal para

establecer la feria, y así se ordenó en 1718, celebrándose desde dos años después hasta 1778.

Jalapa contaba con una privilegiada situación geográfica, y estaba rodeada de una fértil campiña. Sus vecinos, con el deseo de que en ella se celebrasen las ferias, la hicieron todavía más atractiva para los comerciantes, surtiéndoles con lo que necesitaban para ejercer su negocio.

Con la feria, Jalapa pasó de ser un pequeño pueblo que, según el virrey Velasco, «no tenía más de dos casas con alguna forma» a llegar a alquilar, en 1735, más de cien casas. Unas eran de cal y canto, otras de piedras y techadas con tejas, sus calles se embellecieron, se adornaron con jardines e incluso superó en extensión y habitantes a Veracruz, llegando a ser conocida como «Jalapa de la feria».

El influjo no fue sólo sobre su fisonomía, sino que lógicamente hizo modificar el género de vida de sus pobladores. De ser un pueblo dedicado a la agricultura y a la arriería pasó a convertirse en comerciante y dedicado a la construcción.

Así se convirtió en el centro mercantil más importante de toda América, junto con Portobelo, que en las épocas de mayor auge de producción peruana hasta le superaba. El doctor Trens describe la feria y la ciudad con palabras insuperables:

> El espectáculo de las ferias jalapeñas era magnificamente esplendente: traficantes, marineros de la flota, arrieros, comerciantes del interior, forasteros atraídos por el husmo de ganacias, faquines y recuas interminables que llegaban de Veracruz, Puebla y México y otras provincias del reino, se desbordaban sobre calles, plazas y plazuelas y poblaban hasta el hacinamiento tiendas, bodegas y mesones, entre el regateo de los tratos, el grito de los pregones y el tintineo mercantil de las bien enjaezadas guías de los atajos, que clamoreaban en el ambiente de sus callejas empinadas y sus abajaderos estrechos, mal alumbrados por las noches con velas de sebo o candiles de aceite o de resina, y en las que todo era movimiento, animación, alegría por el mucho dinero que circulaba.

Tal fue su importancia que, una vez desaparecido el período de sus ferias, Jalapa ya fue siempre una gran ciudad, aunque lógicamente pagó las consecuencias del libre comercio. Quedó «como una hermosa población yerma, número competente de buenas casas, que se hicieron

con destino a las ferias cerradas, destruyéndose y asolándose, y las gentes de oficio despoblando su patria para poblar la que les dé el alimento».

Junto a Jalapa, Portobelo fue la otra gran ciudad más beneficiada con las ferias. A lo largo del siglo XVI hay gran profusión de datos sobre la importancia de las ferias que se celebraron en Nombre de Dios en esa época, convertido el lugar en el centro del tráfico del istmo. Pero Nombre de Dios era una bahía abierta, llena de arrecifes, por lo que las embarcaciones debían mantenerse alejadas de la costa y había que descargar las mercancías en canoas o a hombros de esclavos, para conducirlas a la villa. Se hizo necesario buscar un lugar más adecuado, con un fondeadero de mayor capacidad para las flotas, y éste fue Portobelo. El traslado tuvo que hacerse de forma acelerada como consecuencia del ataque de Drake por los incendios que sufrió de inmediato. Eran los últimos años del siglo, y la nueva ciudad apenas si contaba con alguna casa de piedra o de adobe y una pequeña fortaleza que Antonelli había iniciado.

Su situación era mucho más segura, con una profunda bahía bien abrigada, aunque las descargas, al carecer de muelles, también se hacían en zonas retiradas de la orilla, frente al lugar llamado Santiago de la Gloria o frente a la Aduana. Aun así, era el sitio más ventajoso y amplio, llegando a poseer el puerto, ya en el siglo XVII, una cabida de 300 galeones y 1.000 embarcaciones pequeñas, todas ellas protegidas.

Las ferias se inician en 1598 y convertirán a Portobelo, a lo largo del siglo XVII y parte del XVIII, en un gran centro comercial. Su única razón de ser era el puerto donde anclaba y zarpaba la flota. Pero esto era suficiente para que su aspecto durante los 40 días que duraba la feria quedara transformada. La llegada de los navíos y la repercusión que este hecho tenía le daba una apariencia de emporio comercial que contrastaba con esa figura solitaria y desolada que ofrecía el resto del año.

El clérigo inglés Thomas Gage, que conoció la ciudad en sus dos facetas, nos la presenta así:

> cuando llegué me incomodé mucho al saber que los galeones no habían venido aún de España, porque sabía que no podía vivir tanto tiempo en ese sitio sin gastar mucho. La primera cosa que hice fue buscar un cuarto, que en ese tiempo estaban tan baratos que hubo

> algunas personas que se ofrecieron a hospedarme por nada, con tal que luego que los galeones llegasen dejase el cuarto o que lo pagase como los demás.

De ella luego dice que

> era una maravilla el ver la gente que había por las calles, en lugar de que pocos días antes no se veía a nadie. El precio de las cosas comenzó también a subir, de manera que una gallina que muchas veces me había costado en el campo un real, se vendía por 12.

En el siglo XVIII, Jorge Juan y Ulloa, en su *Relación*, hacen observaciones muy parecidas:

> es cosa de admiración haber visto aquel lugar en tiempo muerto solitario, pobre y lleno de un perpetuo silencio; su puerto despoblado y infundiendo todo melancolía; y gozarlo después con el bullicio de tantas gentes; sus casas ocupadas; su plaza y calles llenas de farderías y cajones de plata sellada, en barras, labrada y oro; su puerto lleno de navíos...

No obstante, la feria tenía su faceta negativa para la vida de la ciudad. El exceso de gente —algunos años llegaron a reunirse 3.000 y 4.000 hombres— a la que había que alojar, alimentar y atender, la falta de higiene y la poca salubridad de su clima, ocasionaba frecuentemente la aparición de epidemias. Se sabe que en el periodo de la feria de 1637 murieron más de 500 personas.

Otro inconveniente era la carestía de todo durante aquellos días. Un historiador panameño nos dice que las casas subían súbitamente, y los fondistas, taberneros y hasta los tahures veían aumentar en forma considerable sus ingresos. Los marineros improvisaban, con ramas y con las velas de los buques, tiendas y barracas en donde se amontonaban las mercancías.

Otro añade

> que durante los días de la feria se arrendaban las habitaciones a precios fabulosos: el arrendamiento de una mediana sala y una alcoba costaba hasta mil pesos y el de una casa cinco y seis mil. Era la feria más rica que se conocía en el Globo, celebrada dentro de las estipu-

laciones sobre precios que señalaban los diputados de los dos comercios en presencia del general de los Galeones y del presidente de Panamá, aunque como juez conservador de los intereses de la armada y éste de los del comercio colonial, juntándose para el efecto a bordo de la nave capitana.

Aquel gran concurso de gente, según Coroleu, aquellos movimientos de naves y lanchas en el puerto y aquel incesante vocerío en un paraje donde en la víspera no se oía sino el monótono y triste rumor de la selva y las olas quebrándose en la solitaria orilla, traían a la memoria las descripciones que nos hacen los viajeros de los mercados de Oriente.

No faltaban tampoco los escándalos provocados por los marineros y mozos descargadores, que solían abusar del licor para restaurar las fuerzas mermadas por las rudas faenas de la descarga, ni escaseaban los atentados contra la bolsa de los negociantes por rateros, que acudían a la ciudad, y por jugadores profesionales, que iban también a lucir sus habilidades a la feria, aunque las autoridades redoblaban entonces su celo y se aumentaba la guarnición con tropas de Panamá.

Por eso, aunque Portobelo llegó a contar con construcciones firmes de ladrillo y de madera, exceptuando esas épocas de permanencia de las flotas, el resto del año —el tiempo muerto— siguió a lo largo de los siglos XVII y XVIII casi totalmente deshabitada.

La feria ocasionaba también un intenso tráfico a traves del istmo. Para atravesarlo existía un camino por tierra, más rápido que el marítimo, que duraba unos cuatro días y aproximadamente doce entre la ida y la vuelta, pero que también era más caro para el comerciante. Era utilizado habitualmente sólo para el transporte de la plata, a fin de que estuviese lo antes posible en Portobelo.

Pero el de mayor importancia era el marítimo. Partiendo de Portobelo, las chatas y los bongos, los navíos que se utilizaban, seguían por la costa hasta la desembocadura del río Chagres y por él subían hasta el puerto fluvial de Cruces, desde donde se continuaba hasta Panamá transportando las mercancías a lomo de mulas. Esta derrota era más barata que la de tierra, pero el viaje duraba aproximadamente un mes. Normalmente se hacía este transporte con antelación al comienzo de las ferias, almacenándose en Portobelo las mercancías hasta la llegada de los galeones. De esta forma el tráfico por la ruta de tierra era

mucho más intenso durante el tiempo que duraba la feria, pues todas las mulas eran ocupadas en él y no existían para el tramo Cruces-Panamá, en el que se necesitaban para completar la ruta marítima.

Esto quiere decir que las ferias cesaban virtualmente cuando los tesoros eran depositados en Portobelo, aunque la comunicación proseguía durante varios meses más hasta liquidar los productos almacenados en aquella ciudad.

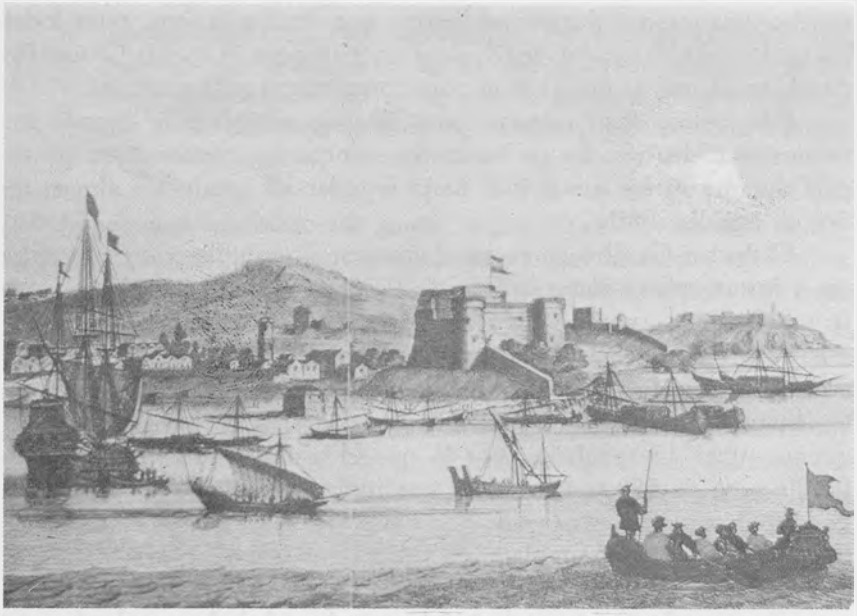
El doctor Castilleros, en un documentado estudio sobre el tráfico en el istmo, refiere cómo la feria de 1726, que puede considerarse por su movimiento como ejemplo típico, sostuvo un volumen de mercancías de 3.128 toneladas, que produjeron 21.500.000 pesos. Y para el transporte por el istmo se utilizaron 13 chatas y 11 bongos. Las chatas tenían una capacidad entre 30 y 55 toneladas, y los bongos, más pequeños, unas 15 toneladas, por lo que el tonelaje completo de cada flotilla sería de 590 toneladas, lo que indica que el movimiento total de la feria supuso a esa flotilla hacer seis viajes completos entre Portobelo y Panamá, lo que tardaría en hacer unos seis meses.

También se usaron durante aquella feria 13.800 mulas. Como éstas solían resistir una carga de 250 libras, el total de las empleadas cargaría unas 170 toneladas. Su capacidad era, por tanto, tres veces menor que la de la flotilla.

El transporte del tesoro desde Panamá a Portobelo se llevaba en cajones de 2.000 pesos cada uno, y cada mula llevaba dos de ellos, por lo que cada animal debía de hacer tres o cuatro viajes, lo que significa que el trasiego podría durar hasta dos meses. Ésta es una de las causas fundamentales por la que las ferias duraban de uno a tres meses, es decir, el tiempo que tardaba en trasladarse el tesoro, dependiendo, lógicamente, del número de mulas disponibles y del volumen de aquél.

Posteriormente, como se ha dicho, cuando se concluía este transporte se iniciaba el de las mercancías por el río Chagres, con la continuación por tierra desde Cruces a Panamá. Las mulas, en esta ruta de ida y vuelta, tardaban dos días, aunque cada animal sólo hacía dos viajes a la semana. Considerando estos datos se puede calcular que las mulas eran ocupadas en este tráfico de seis a ocho meses cada año de feria.

Aunque aún hoy no existen estudios completos sobre estas ferias, algunos trabajos aportan datos de cifras considerables, que reflejan la importancia que tenían, calculándose en unos 2.000 millones de pesos



Puerto de Acapulco

su producción total. La de menor valor económico no bajaba de rendir 12 millones, alcanzando otras los 40 millones de pesos.

Parecido movimiento debía tener la ciudad de Acapulco con la llegada del Galeón de Manila. Las sedas y los tejidos orientales, de más calidad que los europeos y a precios más razonables, significaron mucho para ello. Con las sedas de China y los brocados y porcelanas japonesas no podían competir ni las lanas españolas o inglesas, ni las lozas de Manises o Talavera.

Elegida por Urdaneta como puerto terminal de la ruta del Pacífico, desde esa fecha —1565— hasta 1817 mantuvo su tráfico con cierta regularidad. Igual que ocurría cuando llegaban las flotas, el virrey difundía la noticia de la llegada del Galeón. San Blas, donde acostumbraba hacer escala, también participaba de aquella actividad, desembarcando en aquel puerto lo que llegaba destinado a Tepic y Guadalajara. Durante el siglo XVIII recalaba también en el puerto de Monterrey, en California.

La repercusión de la llegada del Galeón no afecta sólo a los comerciantes. Traía también consigo el reclutamiento de hombres en una amplia zona, para que sirviesen como soldados en Filipinas, la llegada de cuerdas de presos que habían sido condenados a servir en el lejano archipiélago y la del situado con que se atendía a aquellas islas. Completaban la expedición los pasajeros, funcionarios y frailes misioneros.

En Acapulco la feria duraba hasta dos meses, los primeros del año, acudiendo gran cantidad de mercaderes, con las consecuentes subidas de precios en los alquileres y en todos los artículos de primera necesidad. Una descripción del siglo XVII, de Gemelli Caseri, nos dice:

> En cuanto a la ciudad de Acapulco, me parece que debía dársele el nombre de humilde aldea de pescadores mejor que el engañoso de primer mercado del Mar del Sur, pues sus casas son bajas y hechas de madera, barro y paja, no habitando más que negros y mulatos. Terminada la feria que se hace en el puerto con ocasión a la llegada de la nao de China y de las naves del Perú, se retraen los comerciantes españoles, los oficiales reales y el castellano a otros lugares, por causa del mal aire que reina en aquél, y así queda desolada la ciudad.

Otra descripción nos cuenta «que avistado el galeón a la costa se enviaba la noticia al virrey y las campanas de la catedral de México, al igual que las de todas las iglesias de la capital, con sus sonidos metálicos, avisaban a los comerciantes para que se pusiesen en camino de Acapulco». De esta forma se reunían en aquel puerto hasta más de 10.000 personas durante los días que duraba la feria, que llegó a ser calificada como la más nombrada del mundo y que indiscutiblemente constituía un gran acontecimiento. Como es natural, todo aquel movimiento producía un encarecimiento general y la aparición de aprovechados con sus engaños y trucos, que aún hoy se conocen como trampas de la China o fraudes de la China.

Humboldt, que también la vivió, dice que aquella feria era la más importante del mundo. Las excelentes manufacturas orientales, a unos precios relativamente bajos, tenían una enorme aceptación, y lo mismo ocurría con las especias, a la vez que con gran cantidad de artículos americanos y europeos que se comerciaban para Manila.

Acabada aquella actividad, volvía a ser un pueblo muerto, que nunca en el siglo XVIII pasó de los 4.000 habitantes, mientras que durante las ferias alcanzaba una población superior a los 10.000.

Otras ferias americanas

A pesar de la falta de buenas vías terrestres de comunicación, del elevado coste de los fletes, del peligro que suponían ladrones y bandoleros en los caminos, todas causas suficientes para que muchas zonas se autoabasteciesen prácticamente de sus producciones, en muchos lugares del interior se celebraron ferias regionales, en las que se comerciaban, junto a sus géneros, los que habían llegado a través del Atlántico o del Pacífico. Era un comercio interno, prolongación del que el mar había originado.

Diversas ciudades mexicanas, además de Jalapa y Acapulco, también recibían la incidencia de la Marina. Las mercancías adquiridas en Acapulco o en Veracruz eran llevadas por los comerciantes a distintas ciudades del interior, y San Juan de Lagos, Saltillo, Chihuahua y Taos se hicieron centros feriales, desde donde, a su vez, se distribuían aquellos productos por todo el país. En todos esos lugares pasaba igual: durante los quince días que duraban las ferias esos pequeños pueblos cambiaban completamente su fisonomía.

En Saltillo la feria se celebraba entre los meses de septiembre y octubre, y a ella acudían todos los mercaderes de las Provincias Internas. Comenzó a celebrarse a principios del siglo XVII, y como en las anteriores, se producía una subida importante de todo lo necesario para la subsistencia. Era tal la afluencia de personas, que el cabildo tuvo que construir barracas en las plazas y plazuelas cercanas a la iglesia, y en los pueblos cercanos a ella. El padre Morfi, que vivió esa feria en el siglo XVIII, nos dice que se daba «un gran comercio con los géneros de España, con frutos, semillas y ganados».

Otro testimonio del XVIII nos informa de que

> con este motivo viene a ser la villa de Saltillo como un almacén donde no sólo se proveen en tiempo de feria las provincias de la comarca, sino que a ella recurren para surtirse por entre años de los artículos que escasean, que son bastantes, por la imposibilidad de conservarlos en parajes calurosos. De todos estos principios que dejo asentados nace que su comercio es el mayor él solo que todo lo restante de las cuatro provincias, y que es el único de algún modo provisto de lo necesario para la vida humana, y donde puede pasarse menos incomodidad.

Otra feria importante de la Nueva España era la que se celebraba en San Juan de los Lagos, en el actual estado de Jalisco. Antiguo lugar de peregrinación mariana, unió a este fin religioso el comercial, favorecido por su situación central en el país. Los comerciantes de Querétaro, San Luis de Potosí, Guadalajara, Aguascalientes, Zacatecas y otros lugares transformaron aquella pequeña villa, que en los inicios del siglo XVIII no alcanzaba los 2.000 habitantes, a pasar a tener más de 35.000 a finales del XVIII.

Aunque, como ya hemos dicho, en todas ellas se mercadeaban productos del país, puede decirse que su objeto principal y su origen estaba en las mercancías que los comerciantes habían adquirido en Jalapa o Acapulco. Queremos insistir en que la base era el movimiento marítimo. Y aún acudían a los lugares más alejados con los rezagos que les quedaban a los mercaderes.

Se celebraban dos ferias más en los territorios del norte del virreinato. Una en Taos, en los territorios de Nuevo México, en los últimos días del mes de julio, que se llamaba *feria de los apaches*, y donde se introducía también otro tipo de mercancía. Dice Tamarón, obispo de la Nueva Vizcaya, que visitó Taos en 1765,

> que todos los años acuden a los rescates o ferias. Concurre el gobernador con gran parte de su presidio y gente de todo el reino a aquellas ferias que llaman de rescate. Traen cautivos de vender, prisioneros, provisiones de gamuzas, millares de pieles de cíbolos y de los pelajos que han tenido en otras partes, caballos, pieles, escopetas, municiones y cuchillos, carnes y otras varias cosas. No corre monedas en estas ferias sino trocar uno por otro y así se presentan estas gentes.

Muchos de estos productos se trasladaban después a otro lugar para comerciarse: la feria que en Chihuahua se celebraba en el mes de enero, donde se completaba el ciclo iniciado el año anterior en Acapulco.

No puede ignorarse lo que significó para Veracruz su puerto. Ulloa nos lo define así:

> Uno de los más difíciles que haya para amarrarse con seguridad, a causa de los nortes en la estación que reinan estos vientos. Practícase esto al abrigo de una muralla o cortina del castillo de San Juan de

> Ulúa, en unos argollones de bronce que para este efecto hay en la misma muralla y al dar hasta siete o ocho amarras de cable en ellos, procurando templarlos para que todos hagan fuerza con igualdad y aún de este modo no quedan navíos seguros, porque llegando a faltar una de estas amarras sucesivamente sucede con las demás y el bajel es perdido. El modo de amarrarse es sumamente engorroso y costoso, por ser necesario forrar todos los cables con esteras, mudarlos estos aforros con frecuencia y mantenerlos flotantes por medio de almohadas de madera que se les ponen.

A pesar de ello y de su clima malsano, la ciudad le debe su existencia. Y aunque éste y los intereses de los comerciantes hicieron que las ferias se alejasen de ella, cuando desaparecieron las ordenanzas que las regían, permitiendo el depósito de mercancías en su puerto y el internarlas libremente en cualquier lugar del territorio, los comerciantes acudieron de nuevo a Veracruz, y a pesar de que sus condiciones sanitarias no habían mejorado, la ciudad prosperó comercial y urbanísticamente, apareciendo nuevas calles y edificios y haciéndose grandes reformas en el muelle.

En Veracruz se celebraba otra feria conocida con el nombre de *feria del cacao*, que consistía en la venta de este producto, que llegaba de diversos puertos venezolanos. Sin existir una fecha determinada para ella, ni legislación sobre las transacciones, el mercader venezolano gozaba de plena libertad para disponer de su carga, que podía introducir en las ciudades del interior si no vendía toda la mercancía en Veracruz.

Libertad excepcional dentro de las reglas mercantilistas de la época, pues además de poder vender al precio y en el tiempo que le conviniese, el maestre del navío tenía plena autoridad sobre toda la carga y libertad para guardar la mercadería en sus bodegas, además de poder liquidar los impuestos cuando concluía la venta, en vez de hacerlo a la llegada de la mercancía, como habitualmente se hacía con lo registrado en las flotas.

Privilegios que en diversas ocasiones se intentaron suprimir, pero que subsistieron hasta ya avanzado el siglo XVIII. Es en 1771 cuando se obliga a los mercaderes, habitualmente representados por el capitán o el maestre del navío, a pagar casi todos los derechos correspondientes a la llegada.

A pesar de ello, las embarcaciones mantuvieron su libertad de movimiento, tanto a la entrada como a la salida. Después de la visita de llegada se producía la descarga, y para la salida sólo necesitaba la licencia del virrey. De lo que sí se les privó fue de depositar el cacao en sus propios almacenes. Se ordenó colocar toda la mercancía en depósitos con tres llaves, controladas por el maestre de la nao, por un representante del gobierno de Veracruz y por los oficiales de la Real Hacienda, de forma que sin la asistencia de los tres el cacao era intocable. Dicho control se mantenía hasta que el maestre entregaba la parte de la carga que correspondía a los consignatarios de la Nueva España y daba comienzo la feria, pues fijado el precio de venta o practicado el avalúo, se hacía la liquidación de los impuestos que aún no habían sido pagados, y entonces los propietarios del cacao adquirían plenos derechos sobre él.

Esta feria tenía otra vertiente digna de reflejarse, que es las irregularidades que los comerciantes venezolanos cometían con el cacao. En los almacenes donde se depositaba lo echaban en el suelo terrizo, con lo que al envasarlo después aumentaba de peso con la tierra que cogía, perjudicando la calidad del fruto. También los arrieros, en el camino hacia México, hacían lo mismo. A tal extremo llegó la situación que el virrey Bucareli dictó ciertas normas que tenían que seguir en las instalaciones de los almacenes o bodegas para ejercer un control de lo que cargaban los arrieros. Órdenes difíciles de cumplir, porque era casi imposible que los arrieros pudiesen estar presentes en el momento de fabricarse los envases del cacao. Y en cuanto al acondicionamiento de los almacenes en Veracruz pasaba lo mismo: pocos comerciantes tenían bodegas propias en la ciudad, y lo que hacían la mayoría era arrendar casas, que en su mayoría no reunían las condiciones apropiadas para el almacenaje.

Al no encontrarse ninguna solución satisfactoria, se acordó, en 1775, limitar la feria a un tiempo determinado, lo que provocó un enorme disgusto entre los comerciantes caraqueños, quedando prácticamente interrumpido aquel tráfico naval y, por tanto, también la feria.

Influencias en otras ciudades

El efecto del tráfico ultramarino reflejado en algunas ciudades del territorio novohispano se podía trasladar a cualquier otra región ame-

ricana, pero quizá donde mejor pueda vislumbrarse es en La Habana. No creemos que exista otra ciudad en aquel continente que tuviera su vida más influenciada por las consecuencias de su puerto. Al ser desde casi los primeros momentos, el último puerto indiano en el retorno, los desertores de las armadas y flotas que quedaban allí siempre alcanzaron gran número. En los amplios espacios despoblados de tierra adentro, necesitados de mano de obra, fueron bien acogidos. Es una constante en el ordenamiento el castigar a los oficiales y soldados desertores. En la isla llegó a tal extremo, en el siglo XVII, que un gobernador, por cierto marino, Beaumonte, dictó un bando anunciando la pena de muerte a quienes ocultasen soldados y marineros de la Armada de la Guarda de las Indias, comandada aquel año por Cadereyta.

La crisis demográfica de España y la tentación de las Indias para marineros y soldados creaba una grave situación a los generales de las armadas y flotas, que tenían que cubrir el cupo de los navíos, siempre en déficit por los que allí desertaban. A veces, los generales resolvían el problema capturando a vecinos sin permiso y hasta secuestrando esclavos.

Otra actividad de gran significación para la vida de La Habana fue su astillero. Desde el empuje dado en el siglo XVI por Menéndez de Avilés, su desarrollo fue siempre pujante, pudiéndose afirmar que el 75 % de los navíos criollos que intervenían en el tráfico transatlántico eran cubanos.

Y al igual que pasa con La Habana, otras muchas ciudades americanas deben gran parte de su existencia a los astilleros. Campeche, Nicoya y Realejo pueden servir de ejemplo. Con mayor importancia puede hacerse referencia al de Cartagena de Indias, el cual, habiéndose creado como centro de reparaciones navales, todavía en el siglo XVI se inician las construcciones de galeras para la defensa de sus costas y se continúa en el XVII con la fábrica de grandes navíos. Con menos importancia, pero sí la suficiente para cubrir sus necesidades navales, puede apuntarse el astillero de Maracaibo.

En los puertos del Pacífico también se dio una gran actividad desde el principio, debido a la dificultad de llegar hasta allí. Ya en época de Balboa se hacen allí carabelas, galeras y bergantines para las expediciones de aquella costa. En 1533 existían más de 30 bajeles allí construidos. El mayor, la capitana de la Armada preparada por Alvarado, de 300 toneladas, pero la mayoría entre 40 y 50. En la expedición de

Legazpi a las Filipinas todos los barcos eran de allí, y en Panamá, a fines del siglo XVI, ya había fábricas de 500 toneladas. Por esas fechas la Audiencia comunicaba que allí se construían dos o tres cada año. Los de mayor calidad eran los fabricados en Guayaquil, que contaba con lo necesario para aquella industria, lo que daba lugar a una gran actividad para su población.

La región del Plata estuvo postergada en los primeros siglos, como consecuencia de la lejanía de la actividad de la marina. Su situación geográfica la aisló de las rutas marítimas. Y hasta que éstas no se inician, aunque sea para dar lugar a un comercio ilícito, la zona no salió de ese estado. La cesión definitiva, hecha por Felipe V en Utrecht, de la colonia del Sacramento, la convirtió en un activo foco de contrabando con el Río de la Plata español, y aunque la política posterior de Madrid estuvo dirigida a subsanar aquel error, la situación internacional lo impidió, y eso, a su vez, significó un profundo cambio en la lánguida vida padecida hasta entonces por Buenos Aires.

Con este fin se introdujeron reformas en cuanto al tráfico comercial. La supresión de las flotas y la implantación de los navíos de registro supusieron para la ciudad del Plata una gran actividad, cambiando su fisonomía, aunque la dependencia del Perú persistía y aquel auge que experimentaba el puerto era considerado nocivo por los comerciantes limeños, pues mantener cerrado el puerto de Buenos Aires había sido siempre su deseo.

Por ello consiguieron, en 1750, que los encomenderos de navíos abandonasen la ciudad con todas las mercaderías y géneros, dejando sólo los suficientes para las necesidades de la gobernación. Esto significaba una vuelta atrás en el desarrollo de Buenos Aires, y la protesta fue inmediata, pero de nada sirvió, continuando las restricciones hasta 1776, fecha de la creación del virreinato del Río de la Plata.

En todos los puertos americanos, como consecuencia de ese tráfico marítimo, fue surgiendo, principalmente en el siglo XVIII, una clase burguesa, integrada por los grandes comerciantes que se beneficiaban de la llegada de los navíos. Veracruz, Caracas, Buenos Aires y Lima serán los más importantes centros de estas familias, que ascenderán hasta la nobleza, bien por compras de los títulos o por enlaces matrimoniales con sus miembros. Las organizaciones formadas por ellos, los Consulados, alcanzaron mucho poder en aquel mundo, teniendo gran repercusión en el progreso de la agricultura y de algunas industrias. El

núcleo más fuerte fue, sin duda, el de Lima: aquellos comerciantes manejaban, monopolizándolo prácticamente, todo el comercio de América del Sur, hasta la fundación del virreinato del Plata.

Sistemas seguidos en ese tráfico

El tráfico mantenido entre los puertos americanos se realizó con el mismo sistema hasta 1753. Nos referimos, naturalmente, al que se hacía siguiendo las ordenanzas establecidas.

El capitán del navío o el maestre era el que se dirigía al gobernador de la zona en solicitud de la licencia para navegar y abrir el registro de carga, y una vez obtenido el permiso, quedaba en libertad para recibir las mercancías de los comerciantes, o cargar por su propia cuenta.

A partir de la fecha referida, en algunas gobernaciones, como fue el caso de Venezuela, se estableció un régimen de turnos de navegación. De esta forma sólo podía solicitar la licencia el capitán o el maestre de la nave a la que le correspondiese la salida, sin que pudiese otorgársele al que no estuviese inscrito en la carrera.

Una vez concedido el permiso, el buque del navío se distribuía en tres partes iguales, a semejanza de lo que ocurría en Sevilla y Cádiz con los navíos de las flotas. Una era para el maestre, que podía cargar mercaderías propias o de comerciantes; otro tercio era para éstos y otro para los agricultores que quisiesen comerciar sus cosechas directamente, ocupándose el cabildo de la ciudad de la distribución de estos dos tercios.

En cuanto a las disposiciones náuticas, al igual que se hacía en España, todos ellos debían recibir tres visitas antes de la salida. En la primera se reconocía si el navío estaba en condiciones de realizar la navegación para la que tenía licencia y si llevaba todos los aparejos y respetos necesarios; en caso de que necesitasen obras, volvía a hacerse otra visita para su comprobación. La segunda se realizaba una vez cargado el navío, para averiguar si lo que contenía era lo registrado. Y la tercera, ejecutada en el momento de zarpar, era una nueva comprobación sobre la carga y sobre si incluía los bastimentos necesarios para la tripulación, así como que si ésta iba al completo.

Con el Libre Comercio, en 1768, se suprimieron los derechos que se cobraban por esas visitas y reconocimientos de obras del navío, dejando libertad de navegación, pero en 1778 se vuelve a un nuevo sistema de control.

Los principales puertos del tráfico

Bien por su situación geográfica o por ser centros de amplias zonas comerciales, a lo largo de todo el período de dominación española en las Indias, hubo una serie de ciudades que destacaron por su actividad portuaria. Queremos completar este capítulo con algunas notas acerca de sus instalaciones y de su importancia.

Los emplazamientos de esos puertos, con sus características geográficas propias, motivaron problemas defensivos que hubo que resolver según las circunstancias de cada uno. Tanto Veracruz como El Callao estaban situados en bahías abiertas, de fácil acceso, pero el mexicano, al contar con el islote de San Juan de Ulúa, bien fortificado, se convirtió en un importante rebellín que protegía a las flotas ancladas en aquel puerto y al propio recinto urbano. En cambio, en El Callao, al no contar con esa ventaja natural, las murallas y baluartes que se construyeron tenían que servir también para proteger el fondeadero.

Otro caso era el de Cartagena de Indias, La Habana, Portobelo y Manila, que ofrecían la ventaja de sus amplias bahías cerradas. Resolvieron el problema de forma semejante, fortificando sus entradas. Hay, indiscutiblemente, algunas diferencias entre ellos: tanto la bahía de Manila como la de Portobelo y La Habana eran abiertas en profundidad hacia tierra adentro, mientras que la de Cartagena era como una extensa laguna litoral, lo que condicionó la disposición de sus fortificaciones.

Para la defensa de La Habana, Antonelli proyectó fuertes a ambos lados de la entrada de la bahía y hasta propuso el cierre del canal con cadenas; en Portobelo se hizo un emplazamiento semejante de sus fuertes y en Manila éstos se concentraron en el presidio de Cavite, que era como la llave de la bahía. El problema fue más complejo en Cartagena, donde hubo que atender no sólo la defensa militar de la ciudad y del puerto, sino a las fuerzas de la naturaleza, ya que los vientos nortes producían inundaciones con mucha frecuencia.

Veracruz

Desde un principio los marinos españoles hicieron estudios de la costa del seno mexicano para averiguar el lugar ideal donde establecer el gran puerto del virreinato. Si nos atenemos al resultado, prevaleció en ellos el sistema defensivo sobre las ventajas de otro lugar más abrigado. No existe la menor duda de que lo que motivó situarlo en aquel lugar fue la existencia del islote de San Juan de Ulúa, que fue fortificado para defender el puerto, ya que sus condiciones naturales no permitieron nunca la construcción de ningún muelle donde las embarcaciones pudiesen anclar, como se hacía en La Habana o en Acapulco, teniéndose que efectuar la carga y descarga por medio de lanchas desde donde quedaban los navíos, a más de una milla de la playa.

Ni estaba bien protegido de los vientos, ni a salvo de los moluscos caribeños, que destrozaban las maderas de los cascos de las embarcaciones. Aún así, pronto se convirtió en el único puerto de aquella zona, consolidándose antes de 1550, cuando todavía no se había establecido definitivamente el sistema de las flotas.

A mediados del siglo XVI, en 1553, García de Escalante propuso la construcción de una muralla en San Juan de Ulúa, con unos ardabones para el amarre de los navíos, a la vez que se ordenaba hacer casas o ataranzas sobre la banda de tierra firme para descargar las mercancías.

Posteriormente, tenemos una descripción de 1571, acerca de cómo se encontraba aquel puerto:

> Lo descubierto de la isla es de piedra puesta allí a mano y encima está una pared de cal y canto, norte sur, dejando casi toda la isla al norte, detrás de la cual se abrigan todas las naos de los nortes; al fin de la pared que está hacia la tierra, está una torre de cal y canto en que hay artillería y un alcaide por el virrey. Para llegar las naos a ponerse detrás de la pared han de entrar por uno de dos canales; una que llaman la Canal de Fuera, que va arrimándose a la costa norte sur hasta pasar el paredón, y la otra que llaman la Canal Gallega, que va del este al oeste, derecha a dar en la tierra porque en torno de ella es bajío todo.

Se completa el informe diciendo que existían también 20 casas tipo palafito, una iglesia, un hospital y que se surtían de agua de lagunetas.

Otro historiador, el jesuita padre Alegre, describió así la vida del puerto:

> el comercio de Europa, que era todo el ser de la pequeña ciudad, aunque le enriquecía muchisimo, le traía en lo moral muy fatales consecuencias. Los soldados y la gente de mar, dos géneros de gentes que hacían como una pública profesión de libertinage, y los mercaderes y los ministros reales eran todo el vecindario distinguido. Los tratos injustos y usurarios, las estorsiones, el juego, la embriaguez, los homicidios, la blasfemia dominaban cuasi impunemente como en su región y eran una continua materia de sobresalto y de dolor para los cuerdos y los piadosos. Se carecía cuasi enteramente de pasto espiritual, no bastando el cura para todo: ninguna de las familias religiosas tenía casa aún en la ciudad, ni era muy fácil acomodarse a un temperamento de los más inclementes de la América.

Otras noticias posteriores siguen refiriéndose a las dificultades de la navegación por las mareas rebeldes que se producen, a la vez que nos anotan que la capacidad de la bahía era de hasta 30 naves gruesas en el abrigo de Ulúa. Así, hasta los últimos años de ese siglo, que es cuando se cambia el lugar de la ciudad al sitio llamado de las Ventas de Buitrón, que es el actual, y donde ya atracó la primera flota en 1597.

A partir de entonces se inicia el auge del puerto y de la ciudad, con un crecimiento continuo de la población a lo largo de los siglos XVII y XVIII. Humboldt, en los primeros años del XIX, describe una ciudad hermosa, ilustrada y de gran pujanza comercial y su puerto lo muestra como «un hermoso faro giratorio hecho en Londres» sobre la torre del castillo de San Juan de Ulúa. En 1807 ascendía su población a 20.000 habitantes, a la que había que añadir otro núcleo flotante de cerca de 4.000 marinos y más de 7.000 arrieros. En más de 30 millones de pesos se valoraba anualmente el tráfico comercial del puerto, lo cual hacía que toda su población se beneficiase de él, no existiendo como en las grandes ciudades del interior «plebe vagabunda y degradada por la ignorancia y la miseria, pues hasta los individuos de la ínfima clase del pueblo, dedicados a las artes o a los oficios propios del comercio contaban con los recursos suficientes para vivir con comodidad y aún con cierta decencia».

Acapulco

Fue elegido por Urdaneta como el lugar más ideal para el establecimiento del gran puerto que se necesitaba en aquellas aguas, por tener una de las mejores ensenadas de esa costa: rodeada la bahía por altas montañas, con acantilados cortados casi a pico y aguas de gran profundidad, era un emplazamiento muy favorable para fondear en él los navíos.

Los elogios sobre el sitio son constantes entre los científicos, marinos y viajeros que lo conocieron. Ansón lo consideró «como el más seguro y más bello puerto de la parte septentrional del océano Pacífico», y Malaspina añade «que disfruta de grandes ventajas que sólo se encuentran reunidas en muy pocos puertos del globo».

En tal lugar y por reunir esas condiciones, surgió Acapulco, cuyo puerto mantuvo un tráfico muy intenso a lo largo de la época colonial como consecuencia de ser el sitio de arribada del famoso Galeón de Manila, que durante 250 años mantuvo el monopolio del comercio a través del Pacífico. Y las mercancías procedentes de aquel Galeón atrajeron a otros navíos que imprimieron una animada vida a aquella ciudad, con su correspondiente feria, y que la mantuvo en contacto con los otros puertos americanos de ese mar, a pesar de las prohibiciones que lo impedían.

Durante gran parte del año su población se redujo siempre a pequeños grupos de muleros, negros y marineros que no habían conseguido enrolarse en algún navío. Las precarias instalaciones destinadas a la celebración de las ferias servían el resto del año a grupos de personas que vivían principalmente del contrabando que se ejercía en ensenadas cercanas al puerto. Esta situación urbana persistió a lo largo del siglo XVII y parte del XVIII. Es a finales de este siglo cuando se asignó una guarnición fija a la ciudad, lo que determinó un gran cambio en ella, a la vez que se efectuaron importantes trabajos en sus fortificaciones y se trazó una cartografía de la bahía, lo que nunca se había hecho anteriormente.

También favoreció a la ciudad la creación del Apostadero de San Blas, que cubría la defensa de toda aquella costa, implantándose una infraestructura permanente de marina de guerra.

Panamá

Fundada por Pedrarias en 1519 por la necesidad de establecer un puerto y un buen refugio seguro para la construcción de navíos y como punto de partida para las expediciones por aquellas nuevas aguas, los descubrimientos posteriores la hicieron ser el centro de un gran tráfico marítimo. La laguna y los pantanos que la cercaban y limitaban su emplazamiento consolidaban una importante defensa natural.

No poseía, a pesar de ello, un puerto con capacidad suficiente para su enorme tráfico, teniendo que buscar los navíos surgideros profundos y seguros en las islas de Perico, Taboga y en el Ancón. El primer puerto, llamado de la Tasca, estuvo situado en la desembocadura del río Gallinero, al pie de la ciudadela de las casas reales. Fueron instalaciones muy rudimentarias, útiles para embarcaciones de poco calado.

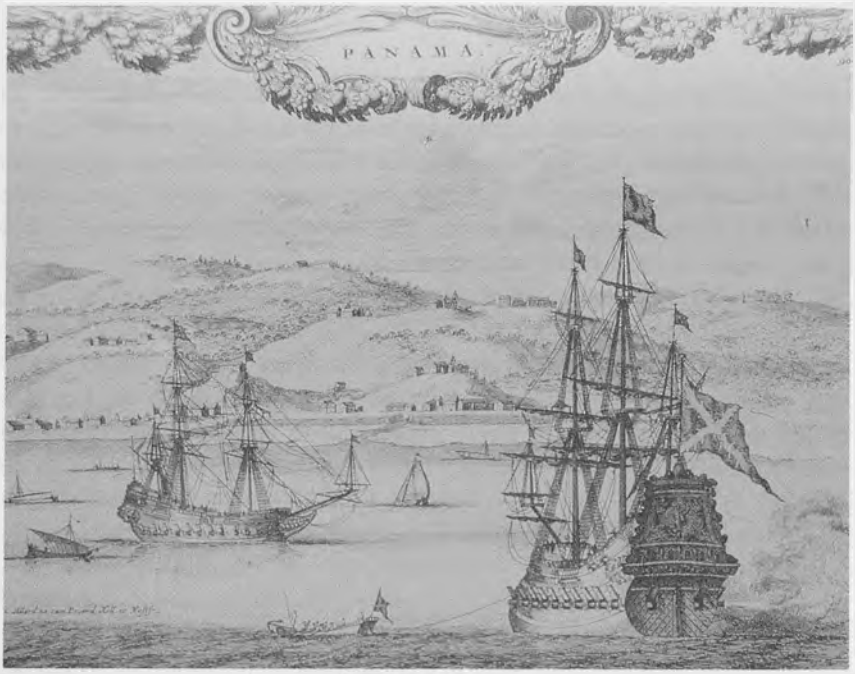
Cieza de León nos describe así su puerto:

> Junto a la ciudad hace el mar un ancón grande, donde cerca de él surgen las naos y con la marea entran en el puerto, que es muy bueno para pequeños navíos. El flujo y reflujo de este mar es tan grande y mengua tanto que queda la playa más de media legua descubierta del agua y con la creciente se vuelve a henchir.

También Cieza nos da su parecer sobre su tráfico del que dice «es tan grande que casi podía compararse con el de la ciudad de Venecia».

Ya en la segunda mitad del siglo XVI, a medida que el comercio con el Perú fue creciendo, comenzó a usarse el fondadero situado frente a la isla de Perico, a unos 10 kilómetros de la ciudad, donde fondeaban las embarcaciones con tonelaje superior a las 80 toneladas, y desde allí se transportaban las mercancías en pequeños buques de 25 toneladas, hasta La Tasca. Pero en el siglo XVII, al irse cegando cada vez más aquel puerto por los arrastres del río, se empezó a utilizar el edificio de El Taller, a la salida de la ciudad vieja en el camino hacia la nueva Panamá.

La ciudad se traslada en 1671, cuando Panamá la Vieja fue destruida como consecuencia del ataque y saqueo de Henry Morgan, a la ubicación que aún hoy mantiene, y que geográfica y militarmente era entonces un lugar más ventajoso. A lo largo del proceso colonial, y



Puerto de Panamá

principalmente durante la etapa de los Galeones, aquel abundante tráfico aportó importantes beneficios a su vecindario, tanto en los arrendamientos de sus casas como por el flete de las embarcaciones y por la gran actividad que suponía las arrierías de mulas y las cuadrillas de esclavos que se utilizaban para transportar a pie las cargas de las mercancías delicadas desde Cruces.

El transporte a través del istmo fue siempre un suculento negocio para los panameños, por lo que no tuvieron el menor interés en que se mejorase infraestructuralmente.

Nombre de Dios y Portobelo

Fundada Nombre de Dios por Nicuesa en 1510, su asentamiento no era muy afortunado. Además de que su bahía tenía escaso fondo, y estaba cubierta de arrecifes y con poca protección, su clima era muy

malsano, diezmando continuamente a su población. Dice el viajero Mateo Rosas que «llegué a Nombre de Dios, nombre bueno y tierra mala, donde están las calenturas hechas jueces de aduana». Se puede añadir a esto que, según un informe de 1588, «su malsano clima acabó en sesenta años con 46.000 vidas».

Chaunu afirma que no debían de pasar sus casas de 150 ó 200, y sólo estaban habitadas cuando la flota fondeaba, siendo todas de madera, y a las que había que cambiar las vigas cada año, carcomidas por los parásitos dañinos.

Hay que agregar también las dificultades de la carga y descarga de los navíos. Las quejas de los mercaderes eran constantes por esta causa, hasta que en vista de todo ello en 1584 se ordenó el traslado de su población a Portobelo, que en aquel momento era un insignificante caserío con 10 chozas de paja. A pesar de la orden del monarca y de que algunos galeones empezaron a utilizar este puerto, no fue hasta 1597 cuando aquellos vecinos abandonaron Nombre de Dios, por re-

Puerto de Nombre de Dios

comendación de Juan Bautista Antonelli, fundando oficialmente Francisco de Valverde y Mercado la nueva ciudad con el nombre de San Felipe de Portobelo.

El traslado no supuso ningún cambio en el sistema que había seguido el tráfico por el istmo, y el crecimiento de la nueva ciudad fue inmediato. La posición geográfica era más conveniente, y su puerto reunía excelentes condiciones. A lo largo del siglo XVII, la prosperidad y opulencia que fue alcanzando atrajo sobre sí, en más de una ocasión, la mirada de los piratas y corsarios, siendo su víctima en numerosos ataques, saqueos e incendios. Drake, cuando aún la ciudad no estaba fundada oficialmente, murió en uno de estos ataques. Después, en 1602, estando ya parte fortificada, Wiliam Parker la atacó e incendió su famoso barrio de Triana; y en 1668 fue Morgan quien la atacó, consiguiendo un gran botín. Otras tentativas sufrió en ese mismo siglo, y en el XVIII fue Vernon, en 1739, el que saqueó totalmente la ciudad.

Dice de ella Navarro y Lamarque «que Portobelo era el emporio del comercio suramericano, el Buenos Aires de los siglos XVI y XVII. En el insalubre clima, verdadero sepulcro de blancos, se reunían durante cuarenta días los comerciantes de casi toda la América del sur». Debido a esa gran feria, a la que ya nos hemos referido, la ciudad y su puerto alcanzaron un gran esplendor durante la larga etapa en que el comercio español se realizó a través de los galeones.

El Callao

Sin duda el puerto de El Callao fue el centro de todo el tráfico que se desarrolló por el Pacífico. Toda embarcación que hacía la derrota norte-sur o en sentido contrario, hacía escala obligada en él.

Hacia 1600 se calcula un movimiento en su puerto de 250 ó 300 navíos, y las crónicas refieren la existencia habitual en su rada de 40 barcos, cifras que se mantienen y se incrementan a lo largo de los siglos XVII y XVIII.

Con una configuración geográfica no muy favorable, sin apenas protección natural, requirió la fortificación para su defensa. Su amplia rada sólo estaba protegida por la lengua de tierra denominada La Punta, lo que permitía a las naves acercarse a las inmediaciones de la ribera.

En principio, la lejanía fue su mejor defensa, pero cuando en 1579 fue atacado por Drake, empieza la preocupación por su protección, promoviéndose el levantamiento de una casa-fuerte, cercada por una muralla, fuerzas que fueron aumentándose a lo largo de los siglos XVII y XVIII, hasta quedar totalmente fortificada y rodeada toda la ciudad por la muralla.

No hay noticias de la existencia de obras portuarias hasta el siglo XVII. Fue el conde de Chinchón el que presentó el proyecto de construir un muelle para facilitar el atraque de las chalupas para el embarque de mercancías. Hasta ese momento el sistema seguido para asegurar los navíos en la bahía se basaba en una cadena de vigas de madera, eslabonadas con abrazaderas de hierro, que rodeaban las naves. Ahora se quería sustituir ese sistema con la construcción de dos rompeolas o escolleras para formar una dársena, que a la vez podría ser útil como resguardo de las murallas, al servir de rompeolas y no llegar éstas a azotar las murallas.

Pero entonces no pasó de ser un proyecto, llevándose a cabo sólo a fines de ese mismo siglo, bajo el virreinato del conde de la Monclova. Su conclusión fue festejada enormemente por aquella población, llegándola a considerar «como la octava maravilla del mundo». Estaban muy lejos de saber que en 1746 un maremoto la arrasaría por completo, al igual que a sus murallas y habitantes. De los 5.000 vecinos existentes, sólo dos centenares sobrevivieron a aquella tragedia.

Guayaquil

Junto a El Callao, hay que destacar la existencia de otro gran puerto en el virreinato peruano, Guayaquil, fundado por Francisco de Orellana en 1538, en las faldas del Cerrito Verde, al fondo de un amplio golfo, en la desembocadora del río Guayas; tenía el único inconveniente de que la navegación hacia su puerto dependía de las mareas, a causa de la velocidad de la corriente que producían los muchos ríos que en aquel lugar desembocan.

Desde su fundación hasta 1547 la ciudad sufrió varios cambios a causa de los ataques de los indígenas. No era un lugar propicio para la vida humana por lo insalubre de sus terrenos pantanosos, sometidos a constantes inundaciones, pero sí un lugar de gran defensa natural, ya

que para llegar a ella existía un sólo paso, fácil por tanto de proteger. A pesar de ello, fue atacada repetidas veces por holandeses, franceses e ingleses.

A fines del siglo XVII la ciudad sufrió un nuevo traslado, situándose cerca del anterior emplazamiento, comunicándose ambos lugares a través de un puente de madera. Durante los primeros siglos de existencia sostuvo un urbanismo muy efímero; sus construcciones eran livianas y poco duraderas.

Sin embargo, en lo comercial alcanzó muy pronto importancia: el corte y exportación de maderas, la construcción naval y ser centro de distribución de un producto tan esencial para el comercio como era el cacao, fueron actividades suficientes para alcanzar un gran desarrollo.

A mediados del siglo XVI se inicia en la industria naval, logrando rápidamente una creciente actividad, motivada sobre todo por contar en un pequeño radio a su alrededor con todos los materiales necesarios para tal fábrica, exceptuando el hierro: Piura, Portoviejo y Chimbo les proporcionaban el copé para la carena, la fibra utilizada para la jarcia y la lona para el velamen.

El cabildo de la ciudad, a mediados del siglo XVII nos lo hace saber de la siguiente forma:

> sin necesitar de otra materia para la formación de su fábrica que el de clavazones y hierro, y en caso de necesidad, por tierra, desde Cartagena se les pueden introducir con poca diferencia de costos a los que tienen Portobelo, pues, los demás materiales de maderas, arboladuras, jarcias y resinas, que suplen, como se ha experimentado en la falta de brea, las produce con bastante abundancia este país y hasta las lonas para el velamen se pueden fabricar por ser tanto el fruto del algodón que se cogen en cantidad y el mejor del Reino.

Y así fue. El algodón para las velas que se traía de las provincias de Chachapoyas y Cajamarca, la estopa de cáñamo para las jarcias que le proporcionaba Chile y la brea de Nueva España y de Punta Elena, la fueron sustituyendo por la fibra de cabuyo que se criaba en la cercana isla de Puná, por la estopa de coco de aquellas costas y en vez de la brea usaron el copei que allí se daba.

Aunque sus navíos no gozaron de mucho prestigio, pues sus constructores no se sujetaron en muchas ocasiones a las normas clásicas, el

tráfico marítimo por aquellas costas pudo mantenerse gracias a esos astilleros, e igualmente su protección, con la fábrica de los navíos que utilizó casi siempre la armada del Mar del Sur.

Esta actividad y su utilización como puerto de toda la región hizo que la ciudad alcanzase un enorme desarrollo. Todos los artículos de la zona salían de ella, además de ser también centro de distribución de todas las mercancías que llegaban de España a través del istmo. Este comercio legal, junto al importante contrabando que existía, representó para sus vecinos unos buenos ingresos, que iban permitiendo una estructura urbana que alentaba otras actividades.

Pero también por esto la ciudad vivió siempre bajo el temor de los frecuentes ataques piráticos que sobre ella se lanzaron, principalmente durante el siglo XVII, que obligó a crear un sistema defensivo de amurallamiento. Dos de esos ataques, los de 1624 y 1687, dejaron la ciudad asolada, pero ni siquiera esto evitó que el ritmo de sus construcciones navales se redujese. Al no existir instalaciones permanentes, sino que cada armador situaba el astillero en el lugar que elegía hizo que el trabajo no cesare.

> La ubicación más adecuada era escogida por el superintendente, el futuro armador, el maestro carpintero, o cualquiera otro que estuviese al cuidado de la obra, se construía un galpón para las herramientas y demás implementos a usarse, se recolectaban los materiales necesarios, se colocaba la parrilla necesaria y se fabricaba una cuna apropiada y se iniciaba el trabajo. Una vez botada al agua la embarcación se abandonaba el sitio o se lo reutilizaba para alguna construcción.

Cartagena de Indias

Cartagena de Indias fue considerada por un capitán de los tercios de España, ya en el siglo XVI, como uno de los mejores puertos del mundo. Su emplazamiento reúne excelentes condiciones de amplitud y seguridad. Si a esto unimos su privilegiada situación geográfica, no es raro que en aquel lugar se consolidara una ciudad que alcanzó gran prosperidad y fortuna.

Su extensa bahía, de más de 10 millas de longitud, se extiende a lo largo de la costa, defendida del mar abierto por varias islas. Y en su

interior una serie de islas rodeadas de caños y esteros le dan aún mayor seguridad. La mayor de las islas era la de Tierra Bomba, que dividía la bahía en dos partes, facultando la entrada por los canales Bocagrande y Bocachica. El primero, más amplio y mejor situado para la llegada a la ciudad era el más usado en un principio hasta que en el siglo XVII se fue cegando por el acarreo de los aluviones. El hundimiento de unos navíos acabaron por hacerlo casi inservible, lo cual se acentuó aún más cuando después del ataque de Vernon se construyó un dique, dejando desde entonces a Bocachica como único lugar de entrada al puerto.

Existían, además, otros dos pasos más pequeños, útiles sólo para canoas, los de la Boquilla y el de Pasacaballos.

Si a esto unimos las enormes fortificaciones que hicieron aún más inexpugnable aquel puerto, todo nos lleva a afirmar que es sin duda el gran puerto del continente suramericano. Fue en ese privilegiado lugar donde Pedro de Heredia funda la ciudad en 1533, sobre una isla arenosa que se comunicaba con el continente por una serie de puentes de madera.

Los acontecimientos políticos cercanos a esa fecha hicieron que su situación geográfica lo convirtieran en un puerto de gran utilidad, y al reglamentarse la navegación a las Indias fue lugar obligado de escala de los Galeones de Tierra Firme, tanto en el viaje de ida a Nombre de Dios o Portobelo como al regreso. Mercaderes de todo el interior colombiano acudían a su puerto cuando llegaban las flotas, haciendo de aquella ciudad el primer mercado de los productos españoles en tierras suramericanas.

Todas esas circunstancias convirtieron Cartagena en una ciudad próspera, evolucionando de inmediato a su fundación su calidad urbanística y al ser una ciudad esencialmente marítima, su principal núcleo fue la «plaza del mar», después llamada de la Aduana. Esa prosperidad hizo que enseguida se comenzase a fortificar, logrando tal grado de perfección las obras que puede considerarse como la ciudad mejor fortificada de América, y dentro de su muralla quedó su núcleo urbano hasta el siglo XIX.

Ya en el siglo XVI contó con muelles construidos de gran utilidad para el atraque de los navíos; muelles que se fueron ampliando a lo largo de la etapa colonial, al igual que sus fortificaciones, pues su terminación definitiva no se produce hasta finales del siglo XVIII.

Buenos Aires

Buenos Aires, desde sus inicios, fue una ciudad esencialmente marítima, y su población, muy separada del interior por largas y difíciles rutas, vivió gracias a ese comercio. Pero la exclusividad para el comercio de Portobelo y Veracruz, ya tantas veces señalada, anuló a esta ciudad como puerto, salvo excepciones concedidas en algunos momentos. Por ello, Buenos Aires se vio obligada a recurrir a la ilegalidad para poder sobrevivir.

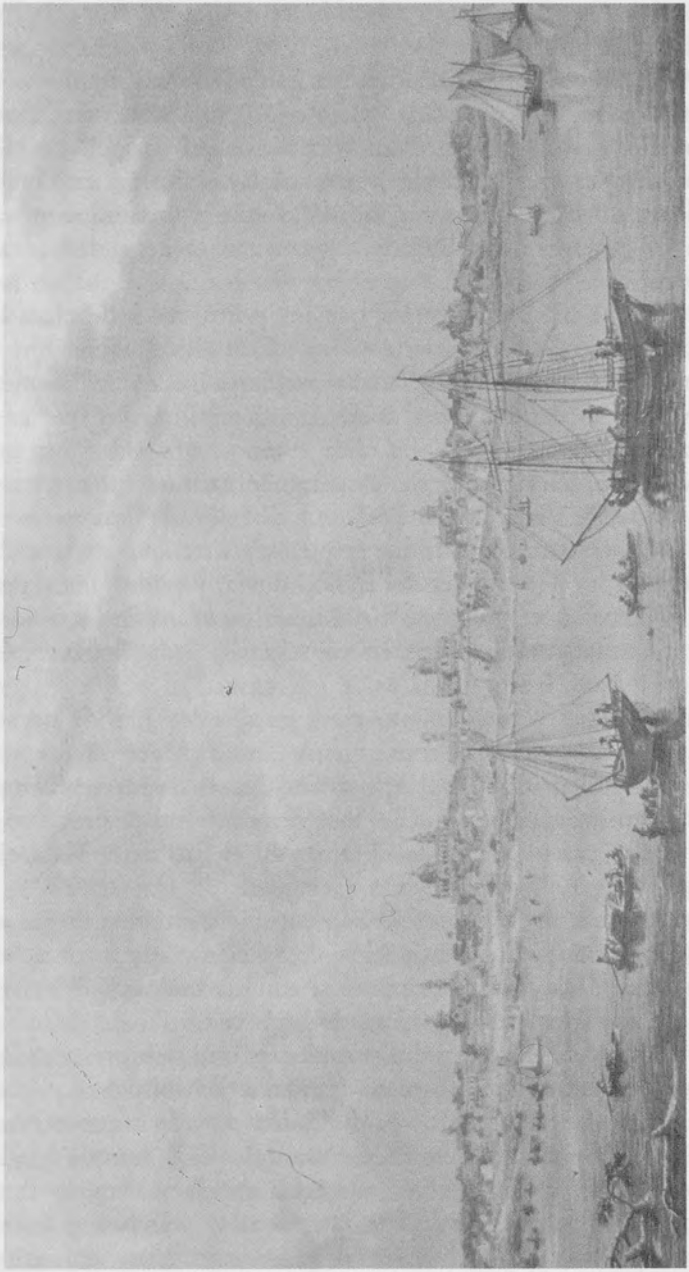
Esta actividad se hizo tan notoria que los portugueses llegaron a fundar una colonia para atender a este tráfico. Con ella, Buenos Aires tuvo una gran actividad comercial, la cual requería unas condiciones para el embarque y el desembarque de las mercancías, de las que carecía la rada de la ciudad.

A pesar de las muchas peticiones de su gobernadores no se accedió a ello hasta 1770, en la época de Vértiz y Salcedo. Es entonces cuando se inicia la construcción de un pequeño puerto que sirviera al menos para atender las necesidades del tráfico fluvial y poder descargar los lanchones y chatas que transportaban a tierra las mercaderías desde los navíos, que quedaban fondeados en un lugar llamado Balizas Exteriores.

Pero esta propuesta quedó en proyecto, ya que los fondos necesarios para realizar la obra no se consiguieron. Fue también un impedimento el establecimiento del Real Apostadero Naval en Montevideo, pues los oficiales instalados en aquella base se opusieron al proyecto, propugnando como único puerto de ultramar en el Río de la Plata el de Montevideo.

Así hasta 1778, en que el nuevo Reglamento de Comercio dio una mayor actividad al puerto de Buenos Aires. Se iniciaron entonces nuevos proyectos para la instalación de muelles, aunque tampoco éstos se llevaron a efecto hasta los primeros años del siglo XIX.

Hay que añadir a esto los muchos problemas que siempre tuvo la navegación de aquel estuario. El acceso natural era habitualmente la Banda Oriental, tanto por la mayor profundidad del canal como por existir más referencias en tierra que en la costa del sur. Y aunque en el siglo XVIII se descubrió otro pasaje por esta zona que fue cartografiado, sólo en situaciones bélicas llegó a usarse, por ser muy peligrosa y lenta la entrada, conociéndose como el «infierno de los marineros», en tanto



Vista de Buenos Aires desde el río

que la del norte era llamada «costa del carpintero», por ser allí donde el mar arrojaba los restos de los naufragios que se producían.

De todas formas, no existió nunca una cartografía precisa del estuario, lo que fue una difícil barrera para la organización de una defensa estratégica en el Río de la Plata.

Manila

Asentada la ciudad en una amplia bahía, cerca de la desembocadura del río Pásig, su posición geográfica le concedía una buena defensa natural.

Los anteriores ocupantes del lugar tenían construido un fuerte de madera a la entrada del río y rodeada la ciudad por una valla; ambas obras fueron aprovechadas por los españoles, sustituyéndolas por una muralla de piedra, aunque la ciudad pronto se desbordó, naciendo a su alrededor arrabales a orillas del río.

Los muchos ataques que sufrió a lo largo de su historia obligarán a las autoridades españolas a seguir construyendo una serie de baluartes y murallas, cuyos trabajos, no siempre muy sólidos, duraron hasta el siglo XVIII.

Podría considerarse aquel puerto como una especie de almacén natural, donde llegaban procedentes de la China sus productos manufacturados tales como la seda, marfil, porcelana o la lana. De la misma forma llegaban a él mercancías de otros lugares asiáticos, como alfombras persas, tapices, té, especierías y tabacos.

Morga, comerciante de principios del siglo XVII nos dejó en su obra *Sucesos de la isla de Filipinas* semblanzas muy interesantes para conocer el carácter comercial y portuario de aquella ciudad:

> vienen de la gran China a Manila mucha cantidad de somas y juncos (que son navíos grandes) cargados de mercancías y cada año suelen venir treinta y otras veces hasta cuarenta, tardando quince o veinte días, y venden sus mercaderías y vuelven a tiempo antes que entren los vendabales que llegan en fin de mayo y pocos días de junio.

También describe la llegada de los comerciantes del Japón, del Moluco y de Malaca, de la India y de Borneo.

Aquel movimiento significó mucho para una ciudad tan alejada de la metrópoli, pendiente casi exclusivamente de su tráfico portuario, tanto en su relación con Asia como con las Indias y España a través del Galeón de Manila.

Tuvo también gran interés para la ciudad el desarrollo que alcanzaron las construcciones navales desde la fundación del Arsenal de Cavite. Situado al suroeste de la ciudad sostuvo un inusitado movimiento, aprovechando las ricas maderas filipinas, especialmente la teka de Joló, de gran calidad y resistencia. Los navíos que en aquel astillero se construyeron eran muy fuertes, resistentes a las tempestades, aunque todos presentaban torpes movimientos. Un testigo los describe como de «roda grande y redondeadas con amuras de tres a cuatro pies de gruesas, construidas de proa a popa como un castillo, que los hacía fueran barcos de feo aspecto».

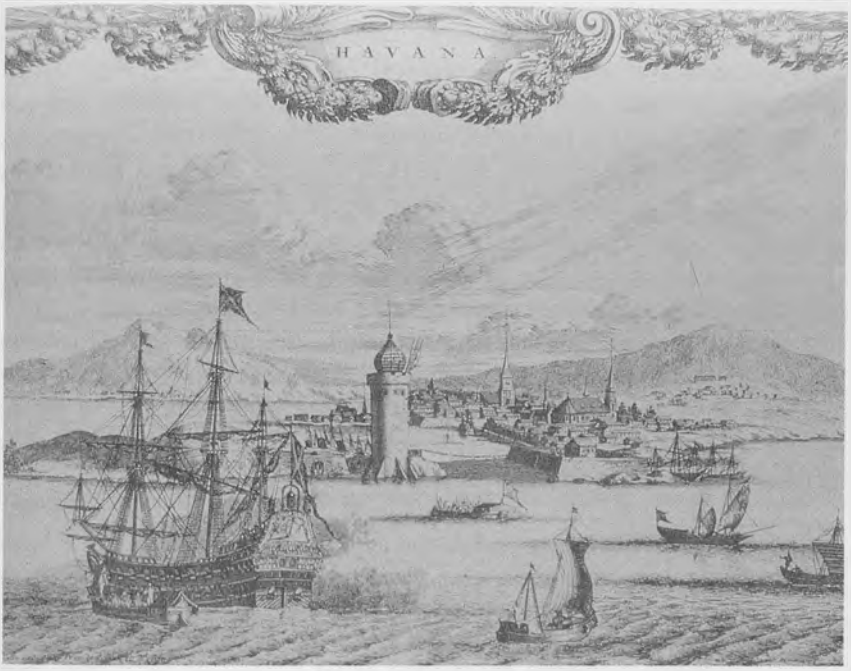
El puerto se fortificó igual que la ciudad. A pesar de ello, fueron muchos los detractores de su situación y falta de defensas. Malaspina le llamó «coloso destructor» y manifestó «que sería mejor construir un puerto artificial cerca de Manila y reunir así plaza, puerto y arsenal, inutilizando aquél para evitar que sirviese de refugio al enemigo». Nada de ello se hizo.

La Habana

Fundada por Diego Velázquez en 1514 con el nombre de San Cristóbal de la Habana, cerca de la desembocadura del río Mayabeque, desde el primer momento se convirtió en un puerto de gran tráfico como consecuencia de las expediciones que desde él partieron hacia los nuevos establecimientos insulares y continentales.

Aun siendo una aldea, sólo defendida por una fortaleza muy elemental, se fue convirtiendo en el punto clave de reunión de los navíos de la Carrera de las Indias para el regreso de las flotas cuando, en 1543 se establece la primera regulación de la navegación en conserva, sistema que se consolida a partir de 1561.

Como en otros puertos de mucho tráfico, a la vez que se daba un crecimiento de la ciudad, suponía también una serie de perjuicios morales que, concretamente en el caso de La Habana, son muchos los documentos que así lo testifican. Uno de ellos, el juego, muy prohibi-



Puerto de la Habana

do durante las navegaciones, se toleraba siempre en tierra, por más que las leyes lo prohibiesen, siendo sus inseparables compañeros las deudas, las pendencias e incluso las muertes, la destrucción de muchos al lado de las ganancias de pocos. Grandes daños también originaban los privilegios que tenían los pasajeros y oficiales de no depender de otra jurisdicción, una vez en tierra, que la de los comandantes. Las leyes observadas para las flotas preveían las jurisdicción de sus generales sobre todos los embarcados desde que comenzaba la salida en Sanlúcar hasta el regreso. «Con esa garantía la marinería y los pasajeros cometían en los puertos graves desórdenes y algunas veces con completa inmunidad, sobre todo cuando pertenecían los delincuentes a clases distinguidas».

Otro elemento esencial para el crecimiento de esta ciudad fue la construcción de navíos. Se tienen noticias de la existencia de sus astilleros desde 1553, situados en el barrio de Campeche, alcanzando enorme actividad en la última década del siglo XVI, etapa en que la

ciudad sufrió el asedio de los corsarios ingleses. Pero en 1570 La Habana no tenía aún más que 60 vecinos.

Ya en el siglo XVII comienzan a competir esos astilleros con los del norte de España y sus naves fueron consideradas como las mejores para la Carrera de las Indias. En 1613 la Corona dio a sus fabricantes el privilegio de ocupar el tercio de las flotas. A mediados de ese siglo se inicia la decadencia de esas construcciones, para crecer de nuevo en el XVIII. Es durante la guerra de Sucesión cuando se inicia el auge, manteniendo ya el mismo ritmo durante todo el siglo.

Este movimiento industrial tuvo mucha resonancia en las labores de gran parte de su población. Era una fuente constante de trabajo para carpinteros, calafates y otros maestros y oficiales. Con todo, su movimiento alcanzó a ser la ocupación principal de la ciudad. Arrate, historiador cubano, nos lo describe así en 1761:

> En el extremo de la ciudad que mira al sur, corriendo desde la cortina de la muralla su recinto, que tendrá de alto poco menos de dos estados de hombre, con sus almenas y estribos exteriores que lo hermosean y fortifican: su circuito sería como de un cuarto de legua para la precisa y cómoda distribución de las bodegas de pertrechos, oficinas de herrería, fábrica de bombas, motones y cuadernales, arrumazón de palos y maderas, y otros obradores o habitaciones de que se necesitan para la construcción de tan grandes buques como han salido de este Arsenal y para la habilitación de sus carenas, que pide tanta multitud de instrumentos y materiales como número de operarios y proveedores, cuyos ejercicios pueden entretener la vista y la imaginación mucho tiempo, principalmente después de que se han plantificado los dos artificios, el uno de agua para el aserrío de las maderas y el otro para soplar y encender las fraguas de herrería, que ambos sirven de mucha diversión.

Otros testimonios nos dan aún más datos de aquel arsenal y de lo realizado en él, orgullo de la ciudad:

> Los primeros navíos que se echaban al agua en este apostadero costaban un trabajo inmenso, por no haberse puesto en práctica la construcción sobre gradas, y así se usaba del auxilio de muchas yuntas de bueyes, lanchas al remo y vela, y el impulso del gato de hierro, por lo que tardaba cada buque en nadar 5 ó 6 días. Después se cons-

truían en gradas y aunque se arrojaban al agua en un instante, se observó que se quebrantaban al caer en ella, acaso por la grande inclinación que hacían; en su lugar se formaron diques, que son como generalmente se sabe, unos grandes cóncavos de donde se extrae el agua por medio de compuertas, mientras se fabrica el navío, las que se abren una vez concluido y sale sin la menor lesión.

El concurso que se notaba el día que se echaba un navío al agua era siempre extraordinario. Cuando se usaba la grada se hallaba ésta colocada a la orilla del mar, con un gran descenso y los salientes llenos de sebo sobre los cuales estaba el navío atado por la popa, con fuertes cables que llaman bozas, y sostenido por muchos maderos clavados ligeramente en sus costados.

El director de ingenieros de marina dirigía ordinariamente la acción. Primeramente se sacaban los contretes, que son unos pedazos de madera a manera de cuñas; picábanse las bozas con unas hachas y el navío iba al agua, soltando luego que entraba en ella todo lo que tenía clavado.

Es indecible el júbilo que al concurso ocasionaba este acto al ver desprendida aquella gran mole, que se lanzaba de la tierra al mar. La alegría de las gentes y los gritos de la chusma, conmovían el ánimo más insensible.

SEGUNDA PARTE

MARINOS EN EL GOBIERNO DE LAS INDIAS

Capítulo IV

VIRREYES MARINOS

En las dos regiones más importantes de las Indias se crearon virreinatos con el objeto de afirmar lo más posible la autoridad de la Corona.

El origen del cargo se remontaba a las Capitulaciones de Santa Fe, y su nombramiento procedía directamente del rey. Su autoridad era muy amplia, figurando como representantes personales y directos del monarca y como tales podían actuar en su nombre, aunque con algunas limitaciones.

Fueron siempre personajes de elevada categoría, eligiéndolos el rey entre la nobleza o las altas autoridades militares o eclesiásticas. También se da el caso de algunos nombramientos por haber destacado en la administración.

El 17 de abril de 1535 se crea el de la Nueva España, nombrándose a su vez al virrey gobernador y presidente de la Audiencia. Y en 1542, con la promulgación de las Leyes Nuevas, se establece también el del Perú, cuyo primer virrey fue nombrado el 28 de febrero de 1543.

En el siglo XVII no se introduce ninguna modificación. Siguen los dos virreinatos regidos por personas de alta consideración social y de «capa y espada», aunque la lucha de los juristas para que fuesen los designados de este oficio se mantiene. Pero los frecuentes conflictos armados y la necesidad de tener que adoptar medidas de seguridad sigue imponiéndose para que los elegidos fueran militares en su mayoría. Lo más que lograron los juristas fue el nombramiento de un magistrado, que actuaba como asesor letrado del virrey.

En el siglo XVIII a los dos virreinatos tradicionales se añaden otros dos nuevos: el del Nuevo Reino de Granada, fundado en 1717 y defi-

nitivamente en 1739, y el del Río de la Plata, en 1776. Aunque el de mayor rango de todos ellos seguía siendo el del Perú.

La otra novedad de este siglo respecto al virrey es la pérdida de facultades que sufrió en cuanto a la administración de la Real Hacienda, con la implantación de las Intendencias, aunque con sus reiteradas protestas consiguieron recuperarlas. También conviene señalar que es en este siglo cuando más militares son nombrados para ocupar el cargo.

De todas formas, puede decirse que el porcentaje de virreyes militares es muy superior al de virreyes marinos. La preponderancia de la Marina en todo lo que concierne a las Indias no se corresponde con la proporción de sus hombres al frente de su gobierno.

Quizá la tardanza en crearse cuerpos especializados dentro de ese cuerpo fuese una de las causas. Pero lo que más debió de influir en el nombramiento de militares de los ejércitos de tierra para los cargos gubernativos, tanto para los virreinatos como para dirigir las Audiencias o las gobernaciones, fue el sentido de defensa del territorio que se consideró primordial, para lo que se debía de estimar más capacitados a los miembros de los ejércitos de tierra, dejando a los primeros para la defensa del mar al frente de las armadas y flotas que hemos referido.

Ningún marino ocupó el cargo de un virreinato durante el siglo XVI. Es en el siguiente cuando aparece el primero, en México, en 1635, representado en la persona de don Lope Díaz de Armendáriz, marqués de Cadereyta, siguiéndole, a mediados del siglo, el marqués de Mancera. Otros dos, Berenguer de Marquina y Ruiz de Apodaca, gobernarán aquel virreinato en el siglo XVIII.

En el Perú el primer virrey marino fue don Pedro de Toledo, sólo cuatro años más tarde de que fuese nombrado el marqués de Cadereyta para el de México. Y en el siglo XVIII ocuparon el cargo don Manuel de Guirior y don Francisco Gil de Taboada, los cuales ya habían regido anteriormente los destinos del virreinato de la Nueva Granada.

Quizá por la importancia que jugaron las costas de este nuevo virreinato, con amplio frente al Caribe, explica el que se encuentren más virreyes marinos. Entre los gobiernos de Guirior y Taboada hay que señalar el de don Manuel Antonio Flórez, que años después también sería virrey de México hasta 1789.

Y antes que estos tres, ya otros dos marinos habían ocupado este alto cargo: don José Alfonso Pizarro, desde 1749 a 1754, y don Pedro Messía de la Cerda entre 1761 y 1771.

Lo mismo debió de ocurrir en el virreinato del Río de la Plata, en el que gobernaron tres marinos: Pedro Melo de Portugal y Villena, Santiago de Liniers y Baltasar Hidalgo de Cisneros.

Lope Díaz de Armendariz, marqués de Cadereyta

Nacido en Quito, donde su padre, un noble de Navarra, era presidente de la Audiencia, fue el primer marino que ocupó el cargo de virrey de la Nueva España, habiendo sido capitán general de la Armada Real de la Guarda de la Carrera de las Indias.

A lo largo de su vasta carrera como marino ocupó el cargo de general de las flotas de la Nueva España y de Tierra Firme desde 1606 a 1634, concediéndole Felipe III el título de marqués de Cadereyta por esos méritos. Un momento negro dentro de esa larga trayectoria fue cuando sufrió la pérdida de algunos de los Galeones de Tierra Firme, en 1622, como consecuencia de un huracán que cogió a la flota en el canal de las Bahamas.

En 1633 estuvo al mando de la escuadra española que expulsó a los holandeses de la isla de San Martín. Al año siguiente rehusó mandar la expedición que se proyectó sobre Bahía, en Brasil, por considerarla poco preparada, lo que le costó ser perseguido por el conde duque de Olivares y condenado a una multa de 30.000 ducados.

Su gobierno en el virreinato fue muy corto. Sólo cinco años, a partir del 17 de septiembre de 1635, fecha en que tomó posesión del cargo. Breve y tranquilo, sin grandes problemas durante su gobierno, actuando siempre con mucha rectitud: todos los historiadores mexicanos refieren esa actitud en el virrey, a la vez que lo consideran como uno de los gobernantes que más se preocupó por las obras de desagüe de la ciudad.

Este grave problema que tenía la ciudad será una de las constantes a la que se enfrentaban todos sus gobernantes. Cuando llegó Cadereyta, las inundaciones se seguían produciendo, y ordenó a don Fernando de Zepeda y don Hernando Carrillo le redactaran un informe en que manifestaran qué era lo que debía de hacerse para atajar de una vez por todas aquella situación. Este informe fue enviado a todas las corporaciones de la capital para que expusieran su parecer, lo que hicieron el cabildo de la ciudad, muchas de sus autoridades y los diputados

de los gremios, pero fueron tan diversas sus opiniones que el virrey se vio obligado a reunir una nueva Junta para ver qué solución tomar.

En ella se decidió que el desagüe de Huehuetoca se hiciese a tajo abierto, profundizándolo y ensanchándolo, para que por allí desaguasen las lagunas de Zumpango y de San Cristóbal, y que quedara disponible para poder continuar el de la laguna de la ciudad. Para que se reconociese la posibilidad de la obra y el costo que podía tener, se dispuso que continuaran los trabajos por la cumbre del cerro de Huehuetoca, llamada de la Guiñada, y para prevenir el mal fueron reparadas las albarradas de la laguna.

La obra que se pretendía era de gran envergadura, y los fondos destinados a ella totalmente insuficientes, por lo que durante el gobierno de Cadereyta poco se pudo avanzar en ese magno proyecto.

La situación internacional por la que pasaba España hizo que durante su gobierno la metrópoli solicite dinero continuamente a aquellos vecinos, empezando por el mismo virrey. Así, lo exhortaban desde la Corte para que iniciase el llamado *donativo voluntario*, dando ejemplo al poner de su propio caudal una buena cantidad en correspondencia con el boato de su casa y para que alentase a los oidores, fiscales y demás ministros así como a los cabildos seculares, a fin de que, a imitación de ellos, contribuyeran los demás; también le pedían que se dirigiera, por medio de los ministros, a los ricos, hacendados y a los eclesiásticos para que se reuniera una regular suma con lo cual pudieran «vivir quietos sin los peligros de la guerra y gozando en paz de sus haciendas en tierras tan ricas y prósperas, libres de tributos, imposiciones, pagos y alojamientos de soldados».

A pesar de sus explicaciones a la Corte sobre la inconveniencia de solicitar más a aquellos vecinos, no le quedó otro remedio que ceder a aquellas peticiones, y aunque fueron recaudadas cifras importantes y enviadas a la península en unos navíos que viajaron exclusivamente con ese fin, al mando de don Carlos de Ibarra, al no salir aquel año la flota de Veracruz, no resultó suficiente, ordenándole entonces la venta de *juros*, que eran los derechos a pensiones perpetuas pagadas por la hacienda real, al 5 %. El virrey vendió 60.000 ducados de juros, y posteriormente intentó vender 50.000 más, aunque sólo consiguió colocar una pequeña parte.

En cuanto a la remesa que hemos referido, cuando llegaron a Cádiz los navíos de Ibarra, el rey también se apoderó de 400.000 ducados

que transportaban pertenecientes a particulares, ofreciendo pagar por lo recaudado el 8 % de interés, que sería satisfecho en consignaciones de rentas públicas.

Sin duda, el acontecimiento más sobresaliente de su gobierno fue el poner en marcha la tan citada Armada de Barlovento, que se había intentando establecer desde los últimos años del siglo XVI. Pudo realizarse gracias a su iniciativa, por lo que se le considera responsable de cristalizar el importante proyecto de defensa naval.

Desde el principio de su mandato comenzó las gestiones para conseguir los navíos necesarios para ella. En primer lugar envió a España 200.000 pesos obtenidos de los comerciantes mexicanos tras solicitárselo con ese fin, pero igual que había ocurrido con otros envíos, fueron dedicados a atender diferentes fines de la Corona. Al no lograr, por tanto, nada con ellos, decidió construir allí los navíos, mandando al capitán don Cebrián de Lizarazu a La Habana para que se iniciasen los trabajos.

Pero, independientemente de este impulso, su logro más importante fue conseguir que la ciudad de México se comprometiese a contribuir todos los años con 200.000 pesos para sufragar los gastos de aquella armada. Ésta fue la primera contribución fija con que contó, a la que posteriormente se agregarían otras en todos los territorios del virreinato.

Otra faceta interesante de su gobierno fue la abundancia de expediciones que en aquella época se preparaban para California. A tanto llegó que el virrey anuló todas las licencias, hasta que el Consejo de Indias resolvió que volviese a darlas autorizando las exploraciones a más altura de lo reconocido hasta entonces, a condición de que debían de hacerse «sin proseguir al descubrimiento del estrecho por donde entendía se comunicaba la Mar del Sur con el Atlántico, porque esto lo tenía reservado Su Magestad a sí».

La más importante de las realizadas en este período fue la que llevó a cabo Francisco de Vergara, que en un principio contó con la oposición del virrey, pues lo habían denunciado por su relación con los franceses. Fue detenido por ello, y después de muchas gestiones consiguió su libertad y permiso para continuar aquella empresa, asociado con Pedro de Quiroga, gastando en su apresto más de 18.000 pesos. Lograron establecer una colonia, pero fueron apresados por los franceses, que se llevaron a Vergara a Curaçao, perdiéndose con ello impor-

tantes documentos de los descubrimientos que habían hecho en aquellas costas de California.

Mantuvo, igualmente, una gran preocupación por expedir nuevos mandamientos que beneficiasen a la población nativa, obteniendo los indios con esto algunos beneficios en cuanto a la libertad de movimiento, libertad de deudas, salarios más justos, y en definitiva una serie de conquistas sociales que desgraciadamente no mantuvo su sucesor, el conde de Salvatierra.

En su última etapa de gobierno, ejerció una enorme actividad para poblar las zonas nortes del virreinato, fundando en el reino de León la villa de Cadereyta. Y se hallaba en la preparación de fundar otras cuando llegó a Veracruz para sucederle el duque de Escalona, en agosto de 1640.

Antonio Sebastián de Toledo y Salazar, marqués de Mancera

Hijo de don Pedro de Toledo y Leyva, virrey del Perú, fue nombrado virrey de la Nueva España en 1664, y ejerció su gobierno hasta 1673.

Tenemos algunas noticias de sus actividades marítimas durante su residencia en el Perú. Como ocurrió con otros hijos de virreyes peruanos, gobernó la Armada del Mar del Sur y dirigiéndola realizó varios viajes a Panamá transportando la plata. Su generalato al frente de ella coincide con una de las épocas en que tal Armada tuvo una mayor formación, y con un gran contingente de navíos marchó sobre Valdivia, que había sido asaltada por una escuadra holandesa, a cuyo frente se hallaba el almirante Brouwer. Aquella expedición no tuvo ningún resultado, pues a su llegada los holandeses habían abandonado ya la ciudad.

Su gobierno se caracteriza por las grandes dificultades económicas que tuvo que afrontar, ante las continuas comunicaciones de la Corte solicitando nuevas remesas de dinero para paliar su situación financiera. Esto obligó al virrey a acudir al viejo sistema de imponer préstamos voluntarios a todos los vecinos, empezando por él mismo. Hubo de notificarlo a todas las autoridades, a las comunidades religiosas y a todas las corporaciones, siendo una misión difícil de realizar, pero el rey así se lo exigía. Con 12.000 pesos por él aportados, se inició la recau-

dación, continuada por la Audiencia, sus oidores y las demás autoridades, lográndose 100.000 pesos en total.

Era completamente imposible atender a esas constantes peticiones, a la vez que procurar la máxima economía en las cajas reales. Con lo poco que se guardaba en ellas, por los continuos envíos a la Corte, había que atender a los situados de Filipinas, Cuba, Florida, Puerto Rico y otros presidios del Caribe.

Coincide con un momento de gran resurgimiento de la piratería, que tenía en vilo las comunicaciones marítimas, tanto las transatlánticas como las que se hacían entre aquellas posesiones. Impulsó cuanto pudo la Armada de Barlovento para remediar la situación, ejecutando durante su gobierno diversas acciones. Pero las órdenes de Madrid seguían prevaleciendo a sus intereses y la Armada, a la que el virrey había conseguido dotar con tres navíos en buenas condiciones, tuvo que realizar viajes a España, acompañando y convoyando a las flotas, en vez de guardar continuamente aquellas costas, misión para la cual había sido fundada y sostenida por los vecinos para que les protegiese.

Los temores de un ataque sobre Veracruz llevaron al virrey a esa ciudad para inspeccionar sus defensas y visitar el castillo de San Juan de Ulúa, que defendía su puerto. Durante aquella visita aumentó la dotación militar de la ciudad y determinó el arreglo de la cortina principal del fuerte, que se hallaba en muy malas condiciones por la defensa, ordenando al gobernador de Yucatán que enviase los sillares necesarios para ello, al no existir canteras apropiadas cercanas a Veracruz. Fueron dedicados dos buques al transporte de la piedra necesaria.

Aunque el lugar se defendió, las posibilidades económicas no permitieron hacer lo mismo con otras zonas de la costa donde también se hacía necesario. Y así, poco después de su regreso a México, tuvo noticias de que piratas ingleses habían atacado Coazatcoalcos desde la isla de Santa Ana, que les servía de base. Sobre ella, para desmantelarla, el virrey envió los navíos de la Armada de Barlovento, al mando de Mateo Alonso de Huidobro, que logró apoderarse del navío inglés y desalojar el lugar.

En la costa del Mar del Sur también emprendió nuevas obras de fortificación en el castillo del puerto de Acapulco. Con las reparaciones que se hicieron en sus murallas, la reedificación de su casamata, el ensanche del foso y el montaje nueva artillería, la defensa del lugar alcanzó una importante consolidación.

Es digno de elogio, por las pocas posibilidades económicas con que contó, el poder referir las muchas obras que llevó a cabo. A las mencionadas de carácter militar hay que añadir los progresos que propició para la construcción de la catedral de México, logrando el cerramiento total con la conclusión de las bóvedas que quedaban por hacer, lo que motivó la celebración de la segunda dedicación de la iglesia el 22 de diciembre de 1667.

Al igual que hemos destacado en las notas biográficas de Cadereyta, durante su etapa de gobierno se llevó a cabo una nueva expedición a California. Esta vez fue el capitán Francisco de Lucenilla el que la ejecuta desde el puerto de Chacala, en Jalisco, alcanzando Mazatlan y las costas de la península, pero sin encontrar un lugar que le pareciese apto para organizar una fundación, regresando sin ningún resultado positivo.

Hay que valorar la gestión de este virrey, en aquel momento de penuria económica, por haber conseguido lograr los envíos de dinero que hizo a la Corona, además de atender a las obras señaladas. Gracias a sus esfuerzos consiguió enviar socorros a la Florida por valor de 12.000 pesos, además de la pólvora que allí se necesitaba; otra importante suma a Puerto Rico para continuar las obras de sus fortalezas; a Santo Domingo hay constancia del envío de 70.000 pesos. Cuba fue socorrida con importantes cantidades de maíz, y a la Península, sólo en 1671 envió 1.421.600 pesos.

La sagaz política que había ejercido hizo que la Corte le prorrogase su gobierno en dos ocasiones. Los historiadores mexicanos dicen de él que más que otros mentados gobernantes, el marqués de Mancera merece todas sus simpatías y que su amor a México lo demostró desde su llegada. En Veracruz, cuando desembarca en 1644, quiso que en el guión real que le precedía, la imagen de la Inmaculada que figuraba en él fuese sustituida por la Virgen mexicana por excelencia, la de Guadalupe.

Debió de pesarle la demasiada carga en su último período de gobierno, por lo que solicitó su renuncia antes de cumplirlo. Al final, se le concedió, pero ordenándole que no dejase el gobierno en manos de la Audiencia, sino que esperase la llegada de su sucesor en la flota de 1673. Así lo hizo, no abandonando México, por tanto, hasta el 2 de abril de 1674, viéndose obligado a detenerse en Tepeaca, por haber fallecido allí su mujer, doña Leonor de Carreto.

FÉLIX BERENGUER DE MARQUINA

Nacido en Alicante en 1754, ingresó como guardia marina en el Departamento de Cartagena con 14 años. Sus primeras actividades en el mar las desarrolla en el Mediterráneo, interviniendo en varias acciones contra los berberiscos. Nombrado alférez de fragata en 1757, es designado profesor de matemáticas de la Escuela de Guardias Marinas, alternando el cargo con nuevas salidas por el Mediterráneo hasta que en 1787, ya con el grado de capitán de fragata, fue nombrado gobernador de Filipinas y presidente de su Audiencia.

Ya dos años antes de ser nombrado tenía solicitado este cargo o alguno similar en las posesiones de Ultramar para poder mantener a su familia, manifestando que con los ingresos que tenía como marino no podía hacerlo por serles insuficientes. Esta forma de obtener el gobierno de aquel archipiélago ha sido interpretada por los historiadores filipinos como si España tuviese consideradas aquellas tierras como una colonia para explotar, cuyos cargos superiores no eran elegidos por los méritos de las personas, sino como un medio de satisfacer las necesidades económicas de una familia. En el caso de Marquina hay que reconocer que se reunían ambas circunstancias.

Su gobierno al frente de aquellas islas estuvo caracterizado por mantener las próspera situación que aquel archipiélago había alcanzado con el gobernador Basco, también marino, sobre todo en el orden económico. Orientó su gestión a independizar económicamente Filipinas de la Nueva España, a la que estaba sometida a través del situado que anualmente recibía. Basándose en la prosperidad patente, preparó un *Plan de Reformas* que envió a la Corte y en el que se expone una serie de medidas muy lógicas y acertadas, como son, entre otras, abrir el puerto de Manila al comercio extranjero, privar al Consulado de la recaudación el impuesto de la avería, y sacar a subasta las boletas de la nao, en lugar del tradicional repartimiento que se hacía. Lógicamente, la mayoría produjeron una fuerte reacción de protesta de los componentes del Consulado, donde se agrupaban los más cualificados vecinos de Manila.

Entre las medidas de carácter militar figuraba el aumentar las tropas veteranas y las embarcaciones de corsos, formando con ellas una armadilla, bien tripulada por compañías de infantería y artillería de marina. Independientemente de lo expuesto en el *Proyecto*, su origen

como marino se manifiesta en lo mucho que se preocupó por la construcción de navíos de guerra y por la organización de una serie de expediciones, en lo cual invirtió cuantiosas sumas. Llegó a conseguir una flota de 37 botes, pertrechados de cañones, que sustituyeron a las antiguas barcas existentes.

En cuanto al gobierno interior, propuso establecer el Juzgado de la Acordada y la colonización de varias islas con catalanes, valencianos y gallegos, que se dedicasen preferentemente a la agricultura. Era también partidario de abandonar las islas Batanes, por la falta de recursos naturales que tenían y trasladar sus habitantes a Cagayán. Éstas acababan de ser ocupadas y colonizadas por su antecesor en el gobierno, Basco y Vargas, y el rey ordenó que se prosiguiese la empresa, pero cinco años más tarde, ante las razones aducidas por Marquina, sobre todo por lo gravosa que era para la hacienda, autorizó su abandono.

Finalmente, quería convertir aquel archipiélago en un virreinato, dotando al virrey de facultades que lo liberasen del poder de la Audiencia, nombrándose, a cambio de ésta, tres asesores del gobierno que llevasen uno las causas civiles y criminales, otro los ramos que componían la Real Hacienda y el tercero el Comercio y el Consulado.

Una medida acertada que propuso fue la apertura del puerto de Manila al comercio europeo y la conveniencia de quitar a aquel Consulado la recaudación del derecho de la avería e ingresar sus productos directamente en las cajas reales, a lo que se opusieron duramente los comerciantes de la ciudad. De la misma forma éstos se vieron afectados con el proyecto de suprimir el reparto gratuito de las boletas, que a partir de ahora deberían ser subastadas.

Hay que señalar también que en su etapa de gobierno se publicó la *Historia General de las Filipinas*, en 14 tomos. Se editó en 1788 en la imprenta del Seminario Conciliar, y fue un hito en el orbe científico en cuanto al conocimiento de aquel país, así como la llegada de la expedición de Malaspina, que realizó notables estudios científicos gracias a algunos de sus miembros, entre ellos el botánico Antonio Pineda, que murió en Ilokos Norte después de haber concluido valiosos estudios sobra la flora filipina.

Bajo su mando las islas vivieron la proclamación de Carlos IV como rey, cuyas fiestas alcanzaron gran solemnidad. Su descripción, escrita por el dominico fray Manuel Barrios, pone de manifiesto el lujo que existía en aquellos momentos en la capital de Filipinas.

Por último, hemos de destacar que su informe fue remitido a su sucesor para que estudiase lo propuesto por él y que fueron muy frecuentes los roces que mantuvo durante su corto gobierno tanto con la Audiencia como con los comerciantes por las medidas que quiso tomar contra ellos. En 1794 vuelve a España y es ascendido a jefe de escuadra al año siguiente, y a teniente general de la Armada en 1799.

En 1800 es nombrado virrey de México. Algunos historiadores mexicanos, al no conocer su larga carrera como marino y gobernante, no se explican el ascenso al virreinato de este hombre, al que critican incluso en su físico, como figura característica de un régimen decadente como era la monarquía de Carlos IV. Si a este juicio unimos el sentimiento que México expresó por la marcha de su antecesor, Miguel José de Azanza, su gobierno no ha sido bien valorado, reconociéndole sus buenas intenciones pero considerando que su capacidad no fue la suficiente para hacer todo el bien que deseaba.

En el viaje hacia Veracruz para tomar posesión del virreinato, su navío fue hecho prisionero por los ingleses en las cercanías del cabo de Catoche, siendo conducido a Jamaica, desde donde se le permitió pasar a México, junto con su secretario, don Antonio Bonilla, recibiendo en la villa de Guadalupe el bastón de mando el 29 de marzo de 1800. Parece que la propia Audiencia no quiso reconocer sus títulos por ciertas irregularidades que presentaban, y por el temor de que hubiese pactado con los ingleses para que le dejasen en libertad.

A todas estas contrariedades hay que añadir los malos años en que le tocó regir aquellos destinos. Tanto en las costas del golfo de México como en las del Pacífico se imponían cada día más los navíos ingleses. Éstos bloqueaban continuamente el puerto de Veracruz, y desde el castillo de San Juan de Ulúa se oteaban con frecuencia sus velas sin posibilidad de hacerles frente, y con la misma inmunidad dominaban la costa de Campeche y las de Yucatán, interfiriendo cualquier tipo de comercio que se hiciese por aquellas aguas. Lo único que pudo hacer el virrey fue aplicar un plan defensivo, abasteciendo los almacenes de San Juan de Ulúa ante una posible invasión y reforzar el regimiento de Veracruz, hasta completarlo, uniéndole tanto las milicias de la ciudad como las de otros lugares de la costa.

Poco más podía hacer, pues parte de las fuerzas de la Nueva España se hallaban en Cuba, donde había dos regimientos, o en la Luisiana, donde estaba destinada la compañía de México. En su esfuerzo

por conseguir un ejército lo más capaz posible, Marquina, al igual que sus antecesores, se vio obligado a recurrir a las milicias provinciales, para sacar de sus filas el número de hombres que necesitaba para aumentar los cuerpos veteranos. Dictaminó hacer listas de las compañías de granaderos y cazadores de todos los regimientos provinciales para que, unidos, pudiesen hacer frente a cualquier contratiempo. Y así ordenó que se reunieran en la capital las 12 compañías de granaderos de los seis regimientos provinciales de Tlaxcala, Puebla, Tres Villas, Toluca, Celaya y Valladolid, poniendo a su mando a don Juan Noriega, sargento mayor de Celaya.

Aumentó este cuerpo de granaderos a 800 hombres, logrando que el gobierno contase con un cuerpo de gente escogida y disciplinada con que poder acudir donde se les necesitara, a la vez que se otorgaban una serie de consideraciones a los pueblos de donde se sacaban los milicianos. Este regimiento recibó más tarde el nombre de Columna de Granaderos.

La situación no era más confortable en los límites al norte del virreinato, donde las tribus rebeldes seguían atacando todos los puestos fronterizos. A ellos se unió también Felipe Nolland, un aventurero irlandés, ciudadano de los Estados Unidos. Había vivido tres años en la provincia de Texas y solicitó permiso para trasladarse a la Nueva Santander; aunque se le negó, hizo incursiones en aquellas tierras, sacando mucha caballería y aliándose con los comanches. Protegido por el gobierno de Filadelfia y apoyado también por españoles que vivían en zonas apartadas de aquellos lugares, se había propuesto erigir un fuerte y reconocer las minas.

El virrey envió contra él un destacamento al mando de don Miguel Muzquiz, que se hallaba en el presidio de Nacoghoches, consiguiendo derrotarle. Nolland murió en el encuentro y el resto de su tropa siguió batiéndose hasta que se tomaron los fortines que habían levantado y cayeron prisioneros. Entre ellos había ingleses, pero también españoles. El virrey dejó la zona protegida, situando en San Luis de Potosí una brigada al mando del brigadier Calleja, con un cuerpo de caballería.

El anuncio de la paz con Inglaterra en 1802 supuso un gran alivio para su gobierno, pudiéndose dedicar a otros asuntos internos, tomando una serie de medidas dirigidas al bien del pueblo y a mejorar sus condiciones de vida, cosa que pudo lograr gracias a la reanudación de

la actividad comercial que se había visto interrumpida hasta en su faceta costera, entre los mismos puertos del virreinato.

El único asunto complicado que le quedaba por resolver era la conspiración que se había tramado en Tepic, donde el indio Mariano quería restablecer la dinastía azteca y había conseguido el apoyo de muchos indígenas, a los que tuvo que hacer frente el virrey comisionando a don Salvador Fidalgo, teniente de fragata, y al capitán don Leonardo Pintado, quienes hicieron presos a muchos de los adeptos, trasladándolos a Guadalajara; algunos volvieron a sus hogares con los misioneros de Nayarit. Similares a este tipo de rebelión surgieron varias en diversos lugares del país, como la iniciada por el indio Pedro Martín en Teocelo; otras en Durango, en San Juan del Río y en el pueblo de Apaseo. Y como éstas, otras muchas en las que se vislumbra cierto carácter de insurrección, alentadas por criollos y españoles, que aprovecharon los muchos sufrimientos económicos que gran parte de la población indígena había padecido a causa de la guerra que acababa de terminar.

Episodio muy conocido del gobierno de Marquina es su negativa a que se celebrasen corridas de toros, que el cabildo de México solía preparar en las fiestas con que se conmemoraba la llegada de los virreyes. Parece que no sólo se organizaban como obsequio, sino que con el producto de lo que se obtenía el ayuntamiento se resarcía de los gastos que le causaba el recibimiento. El Cabildo no se conformó con aquella medida, pero Marquina se opuso tenazmente alegando «que siendo su deber procurar el alivio y la prosperidad del pueblo que gobernaba, no podía condescender conque tuvieran verificativo unas funciones inoportunas e indudablemente nocivas, sin más fundamento que cubrir el exceso de los gastos invertidos». El asunto se zanjó haciéndose cargo de los déficit, que resultaron ser 7.000 pesos «quedando muy satisfecho por haber evitado los perjuicios que en lo moral y en lo político se seguían de las corridas de toros, considerando que así se atraería con más facilidad la voluntad y el cariño de los individuos que iba a mandar».

Popularidad que a la postre nunca logró. La candidez con que actuaba hacía inútil la laboriosidad de que hizo gala durante su gobierno. Tal vez por ello, o porque sus disposiciones fueron muchas veces desoídas en la Corte, presentó su dimisión a comienzos de 1802, que le fue aceptada aquel mismo año. Un historiador de México del siglo

pasado añade: «Marquina volvió a España sin dejar quejosos; y aunque formó un corto caudal, fue a expensas de tratarse con mucha economía, para ahorrar una parte de su sueldo».

De regreso a España se le hizo encargar el mando del Departamento Marítimo de Cartagena, muriendo en su ciudad natal en 1826.

Juan Ruiz de Apodaca, conde del Venadito

Nacido en Cádiz el 3 de junio de 1754, a los 13 años ingresa en el cuerpo de la Marina. Como guardia marina embarca en el navío *San Lorenzo*, participando en el asalto a Argel.

En 1770 es alférez de fragata, y con la llamada *Anónima* navegó a Puerto Rico conduciendo el Regimiento de Victoria. Tras este servicio parte con diversas comisiones a las costas del Perú, entre ellas el reconocimiento del archipiélago de Otaheite. Esta misión la realizó a bordo de la fragata *Águila*, tratando con un especial afecto a los naturales y logrando levantar un plano de aquellas islas y sus puertos, regresará a Cádiz en 1778, cumpliendo diversos servicios en este departamento marítimo.

Era teniente de navío cuando en 1779 estalla la guerra con Inglaterra, y por los servicios prestados en ella es nombrado capitán de fragata, dándosele el mando de la *Asunción*, con la cual se unió a la escuadra combinada que mandaba don Luis de Córdova, interviniendo en el bloqueo de Gibraltar.

Al llegar la paz, en 1783, realiza un viaje a Filipinas para comunicar la nueva derrota que realiza en el tiempo récord de 4 meses y 13 días desde Cádiz a Manila, regresando al año siguiente con la plata real y abundantes productos de aquellas islas.

A su regreso elaboró un informe sobre el modo de forrar los navíos con cobre, aprobando el nuevo sistema el Ministerio de Marina. Por este hallazgo y por su entrega a lo que se le encomendaba, fue ascendido a capitán de navío en 1788, y al año siguiente a mayor general de la escuadra que comandaba don Félix de Tejada, interviniendo en muchas gestiones del servicio público de su cuerpo, como fueron las ampliaciones de los puertos de Tarragona y Alicante.

Vuelve a participar en muchas acciones en la nueva guerra con Inglaterra —1793—, destacando el bloqueo del puerto de Tolón, man-

dando el navío *San Francisco de Paula*, y con el que patrulló toda la costa catalana, contribuyendo al sitio de Rosas. Enfermo por los avatares de la guerra, es nombrado comandante general de la Carraca, sorprendiéndole en este cargo el ataque inglés sobre Cádiz. Desde ese cargo hizo grandes esfuerzos por recuperar a la Marina del desastre que le había supuesto Trafalgar, poniendo muchos de aquellos navíos en disposición de navegar de nuevo e intentando salvar algunos de los que habían embarrancado en aquellas costas.

Pasa otra vez al servicio de la navegación, y en 1807 es nombrado comandante general de la Escuadra del Océano, dirigiendo el combate contra el almirante Rosilly que significó la rendición de los navíos franceses. Después se le asigna como embajador en Londres, cargo que ocupa entre 1809 y 1811, concertando durante ese período un tratado de paz y alianza, que fue ratificado por la Junta Central en febrero de 1809, por lo que fue ascendido a teniente general.

A su regreso de Londres pasa a la Capitanía General de Cuba, nombrándosele también comandante general de los apostaderos de aquellas costas, de Tierra Firme y del golfo de México. Los dos servicios más importantes que realizó en esta etapa fueron proponer al gobierno el tratado, que se firmaría algunos años más tarde, para ceder a la hasta entonces improductiva Florida a los Estados Unidos y acelerar la aplicación del decreto que habilitaba a los puertos de Cuba para el comercio extranjero, que tanta significación tendría para la isla y que Apodaca no alcanzó a disfrutar, pues a comienzos de 1816 fue nombrado virrey de la Nueva España.

Era el 61.° virrey de aquel territorio y también sería el último. Su llegada se produce cuando el país se hallaba en plena revolución, lo que él mismo pudo comprobar en su viaje desde Veracruz a México, al ser atacado en diversas ocasiones. Desde México logró con medidas eficaces destruir las columnas insurgentes que actuaban en aquella zona, entre ellas la del español Mina, que había desembarcado en 1817 resucitando la insurrección en el país, siendo apresado y ajusticiado en la hacienda del Venadito. El virrey fue premiado con el condado de ese nombre por su servicio.

Sofocó cuanto pudo la causa independentista, indultando a los insurgentes, y proyectó amurallar la ciudad de México para su mejor defensa. Durante su mandato se verificó la cesión de Florida a los Estados Unidos, ratificando el tratado de 1819, y se demarcaron los límites

occidentales de la Luisiana. Por él debían admitir a sus vecinos en la Nueva España y Cuba, lo que quiso aprovecharse para poblar el territorio de Texas y por lo que estableció población en la bahía de San Bernardo, enviando un comisionado especial y recursos de todas clases para fortificar todos los puntos de la nueva frontera. Había que hacer frente a las difíciles consecuencias del tratado al topar con la fuerte potencia del norte, a sus ambiciones, en unas regiones remotas del poder central, para acudir en su defensa en caso de una invasión, interviniendo en ello Apodaca con gran diplomacia.

Esto llevó aparejado innumerables gastos, elogiando todos los historiadores el buen hacer del virrey en ese sentido, al no aumentar por ello ninguna contribución especial, a la vez que fue capaz de amortizar parte de los muchos empeños en que se hallaba la Real Hacienda.

En 1820 se jura la Constitución de Cádiz, y el virreinato nombró siete diputados para las Cortes. Para celebrar el nuevo estado constitucional fueron liberados muchos individuos implicados en las sublevaciones. Pero ello no fue suficiente para acallar los ánimos de independencia. Fue entonces cuando Apodaca pone en manos de don Agustín de Iturbide, que se había distinguido en todas las campañas anteriores, la mayoría de su ejército, con la misión de atraerse a los insurgentes Pedro Asencio y don Vicente Guerrero, que dominaban una amplia zona del Pacífico. Iturbide olvida las órdenes del virrey y entra en alianza con Guerrero, regresando a México y proclamando la independencia en el pueblo de Iguala, el 24 de febrero de 1821. Su siguiente acción fue solicitar de Apodaca que aceptara la Presidencia de la Junta Gubernativa que había formado, lo que rechazó, aguantando con las pocas tropas que le quedaban en la capital, tratando de conservarla bajo su mando. Pero una insurreción le obliga a abandonar su cargo.

Poco después, Apodaca sale de México, pudiendo embarcarse para La Habana en el navío *Asia*, que había llegado a Veracruz conduciendo a don Juan O. Domojú, el último virrey nombrado para México. Ya desde La Habana regresó con toda su familia a España en 1825.

Nuevamente fue nombrado capitán general de Cuba, con la misión de recuperar desde allí México. Pero su edad —contaba ya con 69 años— le pesaba, por lo que renuncia a esa tarea tan comprometida. Sí acepta en cambio el nombramiento de virrey en Navarra, y posteriormente pasa a formar parte del Consejo de Estado, siendo ascendido a capitán general y director de la Armada. Muere en Madrid, el 11 de

enero de 1835, a los 81 años de edad. Sus biógrafos añaden que su familia quedó en un estado muy modesto, como correspondía a la integridad y desprendimiento de que hizo gala toda su vida.

Pedro de Toledo y Leyva

Según él mismo dice en su *Relación de Gobierno*, la única que fue publicada en vida de un virrey peruano durante la Casa de Austria, «se había criado en galeras y la marina era su profesión y afición». Así había ocurrido con otros muchos miembros de la casa de Toledo, a la que pertenecía.

Comenzó a servir en la Armada en 1600, con el conde de Cifuentes y después con don Pedro de Leyva en las galeras de Sicilia, haciendo servicios en Argel y en otras plazas africanas. Posteriormente fue nombrado gobernador y capitán general de Galicia y gobernador de Orán, cargo que no llegó a ocupar por ser nombrado virrey del Perú.

En el mes de mayo de 1639 embarcó en Cádiz en uno de los galeones de la armada que comandaba don Jerónimo Fernández de Sandoval, yendo acompañado de su esposa, doña María Luisa de Salazar y Enriquez, y de su hijo primogénito, don Antonio Sebastián de Toledo y Salazar, también marino, y del que ya hemos hablado como virrey de México.

Tomó posesión de su cargo en Lima el 18 de diciembre de aquel año, y permaneció en aquel gobierno hasta el 20 de septiembre de 1648. Durante esos ocho años la documentación y bibliografía que hemos manejado demuestra su gran preocupación por establecer la paz en todo el territorio. Para ello criticó fuertemente la labor de los corregidores, oponiéndose habitualmente a prorrogar sus mandatos, con objeto de que los nuevos nombrados se adaptasen lo máximo posible a sus obligaciones.

Una de sus preocupaciones fundamentales fueron las obras públicas. Era evidente la necesidad de ellas, especialmente de puentes. Destaca el que hizo sobre el río Mola, que era indispensable para mantener en constante comunicación el camino real, y que él mismo cruzó para ir a Huancavelica. Empezó otro en San Clemente de Mancera, en el puerto de Pisco, pero aún no estaba terminado al acabar su gobierno.

Entre las novedades de su mandato destaca el correo, muy lento en su época, tardándose hasta cuatro meses en recibir noticias de la Plata o Potosí en Lima. Los correos, allí llamados chasques, eran indios, mal pagados, ordenando Pedro de Toledo que se reglamentase su organización y que ocuparan los puestos españoles, mestizos o mulatos libres, mejor remunerados. Después de las reformas introducidas, en unos 24 ó 26 días se mantenían y se recibían noticias de Potosí, tardando las del Cuzco un mes como máximo.

Ejerció un gran control sobre los gastos de la Armada del Mar del Sur, que era uno de los capítulos más importantes de las salidas de la Real Hacienda, examinando de cerca aquellos ocasionados por las carenas y aderezos de los navíos así como por las provisiones que llevaban en sus habituales derrotas a Panamá, acompañando a la plata.

Desde el gobierno del príncipe de Esquilache tenía ese ramo en asiento el Consulado de Lima. Al vencer éste en 1641 y negociar una prorrogación, el virrey no aceptó las condiciones propuestas por los comerciantes, que ofrecieron 50.000 pesos anuales durante un período de tres, retornándose pues al control directo por parte de los oficiales reales, lográndose una importante mejora económica, y continuando así durante toda su etapa.

Hasta esta época el puerto de Chincha era el lugar donde se cargaban el azogue para conducirlo a Arica. Este transporte ocasionaba un gran trabajo y contrariedades perjudicando principalmente a los indios, que eran quienes lo realizaban. Por ello, tras una visita que realizó, ordenó establecer, a partir de ese momento, los almacenes en Pisco.

Desde el punto de vista militar se preocupó de la defensa del Callao, cuyas fortificaciones se hallaban en muy mal estado. Se tomó la decisión de cercar toda la ciudad, lo que se hizo entre 1640 y 1647. Esta obra tuvo también importantes consecuencias económicas, ya que desde entonces todo lo que entraba y salía por aquel puerto tenía que pasar ineludiblemente por las dos únicas puertas que se hicieron, aumentando extraordinariamente el derecho de la avería.

Otra ventaja la supuso el poder retirar de El Callao algunas de las compañías que hasta entonces habían defendido el puerto. Llegó a haber hasta ocho y diez, mientras que, una vez levantada la muralla, con la mitad la defensa estaba consolidada. El costo total de aquella importante obra supuso 876.000 pesos, quedando como deuda al final de su gobierno 247.504. Se amortizó con el producto del impuesto de la

sisa sobre la carne que Lima pagaba desde siempre para las obras públicas y con los beneficios del asiento impuesto sobre el sebo.

Encontró la Armada del Mar del Sur prácticamente sin bajeles; hasta el punto de que él mismo tuvo que navegar desde Panamá en un patache, de sólo 20 toneladas, que hacía la función de almiranta de aquella Armada. Éste, llamado *Nuestra Señora de la Antigua* y el *San Diego del Milagro*, ya muy viejo, eran los únicos navíos que la componían. Por ello, mientras ordenó la construcción de nuevos navíos, compró el *San Francisco Solano*, que fue el que realizó los habituales viajes a Panamá por aquellos años.

En 1641 comenzó la construcción de cuatro nuevos en los astilleros de Guayaquil. A lo largo de toda la historia de aquella Armada siempre se planteó la cuestión sobre la utilización de navíos grandes o pequeños; unos consideraban de mayor utilidad los pequeños y otros apostaban por grandes construcciones. Por estos últimos se definió Toledo, argumentando que los que llegaban de los enemigos a aquellas aguas eran de pequeño porte siempre, y que en los enfrentamientos la diferencia de tamaño era fundamental. También opinaba que estos navíos navegaban más rápido y mejor.

Todos fueron terminados durante su gobierno, y sin contar la madera, su precio total fue de 322.369 pesos, cifra muy inferior a la de otras construcciones que hasta ese momento allí se habían realizado. Además, sus conocimientos marinos se hicieron evidentes en su opinión sobre las dos galeras que encontró y que eran utilizadas para todos los servicios desde la época del virrey Chinchón, y que él mandó inutilizar.

Después de que el Consejo de Indias se pronunciase en su Juicio de Residencia, no estaba convencido de que su gobierno hubiese sido comprendido cabalmente, y volvió a escribir un segundo *Memorial* en 1653, cinco años después de haber dejado el virreinato, en el que volvió a exponer sus servicios, siendo el único caso conocido de virrey que presenta dos relaciones de gobierno. Además, su confesor, el agustino fray Miguel de Aguirre, publicó también una relación de sus servicios, titulado el *Apologético*.

Falleció en Madrid, el 9 de marzo de 1654, a los 69 años de edad, quedando su nombre relacionado con una pieza de plata o porcelana, con una abrazadera circular en el centro, donde se coloca y sujeta la

jícara, en la cual se sirve el chocolate. A este utensilio se le llama *mancerina*, por haber sido él quien introdujo su uso en España.

Manuel de Guirior

Nacido en Aoiz, en Navarra, en 1708, era hijo de don Carlos de Guirior, señor de Villanueva de Longuida, y entró a servir muy joven en las Caravanas de la Orden de San Juan, ejercitándose con ese puesto en los servicios marinos. Con esa experiencia ingresó en la Armada como alférez de navío, permaneciendo en este cuerpo durante 40 años, hasta alcanzar el grado de jefe de escuadra en 1769 y el de teniente general de la Armada en 1772, fecha en que fue nombrado virrey de la Nueva Granada, sustituyendo a don Pedro Messía, otro marino.

Durante esa larga etapa al servicio de la Armada sabemos que estuvo en Indias con la flota del general López Pintado en 1736 y 1737, y que en 1750 formó parte de la Junta de Asistencia del Departamento Marítimo de Cartagena, y al año siguiente fue nombrado mayor general interino de la Armada en Cádiz.

En 1754 navega otra vez a América, esta vez al Río de la Plata. Él mismo dice en su *Relación de Gobierno* que durante su carrera militar estuvo en el Perú, pero no se conoce más de ello, aunque es posible que fuese en esta ocasión. Años despúes, en 1759, forma parte de la escuadra del marqués de la Victoria, que trae a España a Carlos III desde Nápoles, mandando Guirior el navío *Dichoso*.

En 1766, al mando del navío *Dragón* conduce a México al virrey marqués de Croix, recorriendo en aquella ocasión diversos puertos de América Central y el Caribe, y de regreso a España es nombrado jefe de escuadra, al no existir entonces el grado de brigadier.

Sus biógrafos le reconocen como un hombre siempre muy querido y respetado por todos los que le trataban; viendo también en él cierta intransigencia, manifestada en su empeño por mantener un aparato y etiqueta que exigía en todos los actos. Puede considerarse a Guirior como prototipo de los virreyes ilustrados, evidenciado en las grandes reformas por él introducidas tanto en el plano cultural como en el comercial.

Llegó a Cartagena en la fragata *Astrea* para ocupar el virreinato de la Nueva Granada en 1772, con su mujer doña María Ventura Guirior,

que era también su sobrina. Refieren esta llegada rodeado de gran cantidad de familiares y un excesivo equipaje, digno del boato de que siempre hacía gala. Detallan que jamás se había visto ostentación mayor en un virrey.

Era habitual en todos los virreyes de la Nueva Granada una larga estancia inicial en Cartagena antes de continuar el viaje a la capital. En el caso de Guirior se prolongó durante varios meses, pues a la habitual ocupación de inspeccionar la situación militar en que se hallaba aquella importante plaza se incorporó el problema que le surgió con la pacificación de los indios guajiros. Las sublevaciones de éstos constituyeron un tema candente en muchas ocasiones a lo largo de ese siglo, y en esos momentos se acentuó por toda la provincia de Río Hacha. Llevaban cuatro años alzados sin que se hubieran podido reducir a pesar de las fuerzas que estaban allí destacadas bajo el mando del coronel Enzio.

El virrey comisionó para aquella misión al ingeniero don Antonio Arévalo que, empleando un sistema pacificador, comenzó una serie de fundaciones de pueblos, en los que utilizó a sus soldados, consiguiendo en apenas un año la pacificación del territorio, levantando mapas y planos de toda la zona.

En este aspecto de las cuestiones indígenas, también hay que destacar los problemas a los que se enfrentó con los indios motilones. Desde la época del virrey Messía se habían tomado cartas en el asunto. Ahora, el nuevo virrey, envió como comisionado a don Sebastián Guillén para poner en orden la zona del río San Francisco, donde los indios hostiles interferían todas las comunicaciones que se intentaban con la provincia de Maracaibo. El comisionado actuó pacíficamente, en unión de los misioneros capuchinos, consiguiendo la promesa de sometimiento y de establecerse en los nuevos pueblos que se fundasen. A esta empresa prestó gran atención Guirior, pero la acusación de asesinato en que se vio envuelto Guillén, no permitió que se continuase el proceso de fundaciones.

Los muchos informes enviados por el virrey al ministro Arriaga describen el estado en que encontró el virreinato, destacando la penosa situación en que se hallaba la Real Hacienda y la falta de fuerzas navales para evitar el contrabando que se practicaba ostensiblemente por aquellas costas. Éste seguía siendo el principal caballo de batalla de todos los virreyes, sin que la política seguida por la Corona, de la que

ellos eran unos simples representantes, fuese capaz de aniquilarlo. La Nueva Granada estaba saturada de mercancías extranjeras por la falta de protección en que se encontraban los productos del reino. Ferviente partidario de un comercio libre, enjuiciaba que la inicial aplicación que se había permitido a algunos puertos, se extendiese a todos, con libertad de navegación pero con cargamentos de productos nacionales.

Aquel territorio atesoraba gran cantidad de riquezas agrícolas que debían ser comerciadas en España, lo que apagaría el sostenido y cada vez más encendido contrabando, como él mismo pudo apreciar durante su estancia en Cartagena. Alegaba que una serie de medidas tomadas, como eran la prohibición de navegar al Chocó, por el río Atrato, o a Guayaquil o Panamá, reducida a unos permisos temporales, había dado lugar a un mayor tráfico ilegal. A pesar de ello, podía entenderse que todos los habitantes de la costa intervenían en el contrabando, y el virrey solicitaba fuertes medidas para poner remedio a aquella situación.

Todo ese esquema expuesto por Guirior debió influir en las medidas que se empiezan a tomar respecto a la libertad de comercio y la de la libre navegación por el río Atrato, como medida fundamental para hacer prosperar la industria minera en la provincia del Chocó. La entrada a ella por el río San Juan estaba restringida a sólo dos o tres barcos anuales, según lo considerase el gobernador de Guayaquil. Se hacía por los puertos de Calima y San Buenaventura para proveer de víveres a la zona, exceptuando los tejidos. Guirior amplió el comercio por esa vía, librándolo de las trabas hasta entonces impuestas.

En cuanto a los puertos del Atlántico, que, como hemos dicho, sufrían tanto el peso del comercio extranjero, consideraba necesario darles movimiento con la salida a través de ellos de todos los frutos que producía el país, y hacia ese objetivo encaminó su gestión, aunque las trabas impuestas por la Corte no le dejaron desarrollar todo su propósito.

Cuando más empeñado estaba en esa transformación económica, recibió la noticia de pasar al Perú como virrey. Era el año 1776.

Uno de los principales méritos del gobierno de Guirior en la Nueva Granada fue el de haber sido capaz de acompañarse de una pléyade de criollos ilustrados de aquel país, con cuyo asesoramiento se pusieron en práctica grandes realizaciones de elevado interés cultural. Los más destacados fueron José Ignacio de Rentería, Manuel Antón del

Campo y Rivas y Francisco Antonio Moreno de Escandón. Gracias a ellos se puso en práctica la nueva Universidad Pública, con planes de estudios, y se inició el establecimiento de la Real Biblioteca Pública.

La reforma de los planes de estudios provocó una gran polémica entre Escandón y los padres dominicos, quienes le acusaron de difundir las teorías de Copérnico, consideradas heréticas por la Inquisición. Las enseñanzas estuvieron dirigidas a alcanzar un carácter práctico para las necesidades del país: así, la mineralogía, la agricultura, la geografía, la astronomía y la jurisprudencia llegaron a ser cátedras fundamentales.

A la opinión de los dominicos se unió la de los franciscanos, y aunque aprobado por la Junta de Aplicaciones y enviado a la Corte, iniciándose mientras, con permiso del virrey, de forma experimental, la respuesta de la metrópoli fue negativa. Sí, en cambio, tuvo resultado positivo el establecimiento de la Real Biblioteca, cuya base fueron los muchos libros procedentes de los colegios de los jesuitas.

Otra cuestión relativa a su gobierno fue su afán de conseguir un censo que reflejase la población del virreinato, comenzando por la ciudad de Santa Fe. Dividió la ciudad en cuatro cuarteles y ocho barrios, que dieron un total de 170 casas, con 3.346 vecinos y 16.233 almas. Y completó el servicio de Correos, iniciado por Messía, organizándolo en las provincias de Antioquia y Chocó.

El 10 de marzo de 1776 salía de Santa Fe, y el 9 de febrero entregaba el mando del virreinato a su sucesor, Flórez. Para llegar a su nuevo destino embarcó en Cartagena hacia Portobelo. Y una vez en Panamá siguió nuevamente por el mar hasta Paita, donde desembarca y sigue su viaje por tierra hasta Lima, donde llega el 17 de julio de 1776.

La aureola de sus métodos practicados en la Nueva Granada, la mantuvo en Lima, ganándose a las clases sociales altas, un tanto maltratadas por el carácter de su antecesor Amat, pero se verá afectado por una serie de sucesos negativos durante su gobierno que lo marcarán muy especialmente.

El primero de ellos fue la creación del virreinato del Río de la Plata que tuvo una gran repercusión en el suyo. Perú perdía con ello toda la zona de la Audiencia de Charcas, a la que pertenecía el conjunto de minas más importante del reino, a la vez que su numerosa población era un gran mercado de productos. La crisis se agravó aún más al decretarse el Libre Comercio, en 1778. Al abrir al tráfico el puerto de Buenos Aires, los comerciantes gaditanos olvidaron a sus

clientes habituales de Lima por los nuevos porteños, los cuales, gracias a la plata que les llegaba, saldaban sus cuentas con más rapidez que aquéllos. Supuso indiscutiblemente un grave perjuicio para el Perú, al prohibir los virreyes del Plata que el oro extraído en Carabaya y la plata de Potosí pasasen a Lima.

Otro asunto de significativas consecuencias fue la llegada al Perú del visitador Areche, lo que dio lugar a duros enfrentamientos con el virrey, a pesar del carácter moderado y conciliador de éste. Mientras que puede decirse que Guirior encarnaba los intereses de los pobladores del virreinato, el visitador buscaba un mayor beneficio de las riquezas en favor de la administración central. La política de Carlos III, representada en ese momento por Areche, iba dirigida a conseguir las mayores rentas posibles en el imperio, las cuales habían ido decreciendo paulatinamente desde hacía muchos años. Y, precisamente, todo ello aplicado en un momento de crisis que se percibía en Lima como consecuencia de la creación del nuevo virreinato.

Ambas cosas, concatenadas, dieron lugar a una situación antagónica entre Guirior y Areche, provocando una gran enemistad entre ambos al poner el visitador en marcha las instrucciones que llevaba encomendadas, hasta el punto que en Lima se decía que lo había convertido en «un virrey de palo». Las medidas llevadas a cabo produjeron un profundo malestar general en todas las clases sociales afectadas, pues la tasa de la alcabala subió un 2 %; se creó una contribución rústica con arreglo a las extensiones que se cultivaban, sobre la venta del excedente de los productos cosechados ofrecidos en el mercado y el impuesto del aguardiente sufrió un recargo del 12 %.

Todo ello provocó una serie de alzamientos. El primero ocurrió en 1776, en la provincia de Urabamba, de donde tuvo que huir el corregidor para salvarse y acudir el obispo de Cuzco para sofocar la sedición. Al año siguiente estalló otro en Llata, muriendo el promotor de los corregimientos. A estos dos siguieron los de Chota, Lambayeque, Conchucos y Huanaco, donde los negros y mulatos se alzaron ante el cobro de los nuevos impuestos exigidos, matando a todos los recaudadores. El crecimiento de la alcabala motivó otras revueltas en Yungay, Huaraz, Huancavelica, Cuzco, Pasco, Jauja y Huaylas.

Pero los más importantes, por la participación en ellos de criollos y mestizos, fueron los de Arequipa y Cuzco; en esta ciudad se denominó la «conspiración de los plateros» por estar metidos en ella mu-

chos criollos de aquel gremio. En Arequipa asaltaron la aduana y saquearon algunas residencias, entre ellas las del propio corregidor de la ciudad; también surgió la llamada «sedición de los pasquines», por los muchos que circularon alentando a la población a que se alzase.

Existió una propuesta de un corregidor, el de Huaylas, que propuso al virrey que a cambio del derecho que tenían del repartimiento se les acrecentase el sueldo. La propuesta fue aceptada por Guirior, que la transmitió a la Corte, donde fue denegada. Tal vez hubiese sido efectiva esa fórmula, que hubiese terminado con la corruptela existente entre los corregidores y que a la vez hubiese sido beneficiosa para la hacienda real.

Lo cierto es que de esa pugna sostenida con el visitador, el virrey salió mal parado y pronto le llegó la destrucción. En ello influyó su actitud de no aceptar de buen grado las órdenes que le llegaban de la metrópoli y de hacérselo ver así al Consejo de Indias. Tuvo que someterse, además de al consabido juicio de residencia, a una querella en una causa secreta, con los cargos aportados por Areche, en los que se le acusaba de haberse excedido en las atribuciones que había adquirido como virrey.

Por sorpresa le coge también la llegada de su sucesor el 19 de julio de 1780, sin haber sido advertido de ello. Todo lo referido es suficiente para comprender las muchas muestras de cortesía que recibió en infinidad de actos que se celebraron en Lima en su desagravio. En España, dice Córdoba y Urrutia, Guirior se vio rodeado de injustas calumnias, en las que no tuvieron parte los americanos, sino los europeos enemigos de la razón y la justicia, muriendo por estos pesares en 1788; mas su esposa, doña María Ventura Guirior, continuó luchando hasta lograr su vindicación. Y así ocurrió, efectivamente, cuando logró el título castellano de marqués de Guirior.

Francisco Gil de Taboada y Lemos y Villamarín

Al igual que Guirior, Gil de Taboada fue virrey primero en la Nueva Granada y después en el Perú. Había nacido en Santa María de Sonto Longo, en Lugo, en 1733; era caballero de la Orden de San Juan, comendador de la Mayor de Puente de Orbigo. Ingresó en la carrera militar como guardia marina a los 19 años, y siendo capitán de

fragata se le nombró gobernador de las Malvinas, cargo que no llegó a ejercer porque, ascendido a capitán de navío en 1776, se le elige como capitán de Guardias Marinas del Departamento de El Ferrol.

En 1788 es nombrado virrey de la Nueva Granada, cargo que fue muy efímero, pues a los siete meses de gobierno fue nombrado inmediatamente para el virreinato del Perú, y de ésos, la mayor parte del tiempo lo pasó en Cartagena, al no contar con residencia en Santa Fe, pues estaba en ruinas el palacio virreinal a causa del incendio que sufrió en 1786.

Su prolongada presencia en la costa le hizo estar en contacto con su problema tradicional, el contrabando, que seguía manifestándose en todos aquellos puertos. Como medida contra él separó las provincias de Río Hacha y Santa Marta, tal como se le había ordenado en las instrucciones de gobierno. Ambas provincias se habían unido en la época de Flórez, siendo colocadas bajo el mando de don Antonio de Narváez para un mejor control. Y así lo ejerció hasta que destinado a un nuevo cargo, su sucesor olvidó el problema del comercio ilegal, volviéndose a extender cada vez más.

Con la nueva separación de ambas provincias fue nombrado gobernador de Río Hacha, Juan Álvarez de Beriñas, excelente marino, que había sido comandante de los buques guardacostas, pero que como gobernador fracasó en su misión por su exceso de celo y los drásticos procedimientos que usó con los habitantes de la Guajira, provocando su sublevación, por lo que tuvo el virrey que enviar a don Antonio Narváez, que consiguió la pacificación rápidamente.

Otras medidas tomadas contra el contrabando fueron prohibir las exportaciones del palo del Brasil a las colonias extranjeras, evitando la correspondiente bajada de precio que tendría el producto señalando la cantidad que se debería comerciar anualmente, imponiendo una tarifa de cinco pesos por carga.

En cuanto a los establecimientos que se habían creado en la zona del Darién, la falta de población hizo que el virrey fuese partidario de suprimir las colonias de Carolina, Concepción y Mandinga, y sostener sólo la de Caimán. Los colonos que habían llegado para formar su población no estaban muy conformes con aquellos lugares y fueron obligados a regresar a sus países de origen, siendo otros enviados a Santa Marta. Sólo en Caimán permanecieron algunos irlandeses. Sin embargo, vio la necesidad de establecer fundaciones a lo largo del curso del

Magdalena, determinando la de Guarumo y Boca de Nare, estrecho de Carare y Bohorques, e igualmente pobló otra colonia en el camino de Opón.

Al emprender el viaje desde Cartagena a la capital del virreinato le notificaron, en el pueblo de Honda, que había sido nombrado virrey del Perú. No obstante continuó hacia Santa Fe, dictando allí una serie de medidas económicas restrictivas que paliasen un poco la bancarrota en que había quedado la Real Hacienda después del gobierno de Caballero y Góngora. Estableció dos juntas semanales para que los contadores rindiesen cuenta de lo realizado en esos cortos espacios de tiempo y para tratar de las rentas estancadas, a la vez que comisionó visitadores para las administraciones de tabaco de Mompós y Cartagena y para la del aguardiente de esta última ciudad.

Entre estas medidas económicas hay algunas muy significativas desde el punto de vista marítimo, como fue la de reducir a seis el número de navíos guardacostas, vendiendo los demás. Con el mismo sentido actuó sobre los elevados gastos militares de Cartagena y de sus fortificaciones. En éstas sólo realizó algunas pequeñas reformas, pues terminada la escollera de Boca Grande, la ciudad tenía consolidadas sus defensas. Y en cuanto a las medidas militares expuso a la Corte un plan de cambio, consistente en que las tropas establecidas en Panamá protegiesen toda la costa del Darién, hasta ahora defendida por la guarnición de Cartagena, donde sólo debía permanecer un regimiento fijo.

Otra medida de interés comercial dictada por el virrey Gil y Lemos fue el tráfico del Atrato, disponiendo su navegación para comunicar con el Chocó, y para evitar el contrabando ordenó escoltar a los bajeles del comercio con uno de guerra. A él también se debe la gestión para que el Consulado de Cartagena se estableciese años más tarde, después de haber dejado el cargo.

Hay que mencionar también que entre los ajustes económicos que realizó estuvo el de cerrar las fábricas de pólvora y tabaco en polvo, por no ser ninguna de ellas rentable. Y lo mismo hizo con la mina de la Mariquita, hasta que efectuó su inspección y pudo comprobar que los costos eran mínimos frente a elevadas posibilidades de rentabilidad que tenía.

En su *Relación de Gobierno* elogia enormemente aquella tierra, alabando a su dócil población, a pesar de estar cargada de impuestos y maltratada por los funcionarios subalternos del gobierno. En este sen-

tido se manifiesta contrario a cualquier tipo de fortificación de la capital que significase un sentimiento de hostilidad contra aquella gente, al igual que a la fundición de cañones y creación de milicias.

Entregó el mando del virreinato a su sucesor el 31 de julio de 1789, retirándose a Guaduas, hasta que pudo realizar el viaje a Cartagena, donde embarcó en la fragata *Santa Águeda.*

El 27 de marzo de 1790 tomaba posesión de su nuevo gobierno en Lima. Una de sus primeras ocupaciones fue controlar el número de habitantes que tenía aquel país, cuyo censo le dio una población total de 1.076.122 habitantes; de ellos más de la mitad eran indios, 608.912; un 23 % eran mestizos y 136.311 españoles. Había también 41.404 mulatos y negros libres, y 40.337 esclavos.

En proporción al inmenso territorio, la población era escasísima. Con estos resultados el virrey consideró que mejor que lograr su crecimiento, lo adecuado era hacerle salir de aquella inacción y miseria a la que se había habituado, y mejorar su capacidad productiva. Y para ese logro se hacía necesario una mínima formación instructiva, valorando enormemente los medios de comunicación que ya existían en aquella época, como las revistas culturales y los periódicos. Y junto con esto hizo progresar todo lo posible el comercio; así lo manifestaba él mismo: «la verdadera, sólida y permanente arte de hacer feliz un reino es el comercio, como el medio más justo para animar la agricultura y demás producciones con que nos brinda la naturaleza».

La nueva reglamentación del comercio favorecía ese pensamiento de Gil de Taboada, y todas las medidas que adoptó fueron encaminadas hacia una mayor producción de minerales, como principal riqueza del Perú. Con la existencia de riquezas el comercio estaba asegurado, pues la compra de las mercancías europeas podía ser fácilmente costeada. En este contexto comercial incluía el virrey a la población indígena, facilitando el trato y contrato de ellos con todos los demás y permitiendo que en sus pueblos se estableciesen las castas que quisiesen.

Desde el punto de vista hacendístico todos los estudiosos de su gobierno lo consideran como autor de medidas que llevaron a la Real Hacienda a una situación muy satisfactoria, siendo muy importantes las remesas aportadas a la Corona en esa etapa, pudiéndose calcular anualmente en más de 300.000 pesos. En este mismo sentido puede referirse el auge que experimentó la minería después de muchos años de decadencia. A la adaptación de las ordenanzas mineras de la Nueva

España, que sustituían a las que había promulgado Francisco de Toledo en aquel virreinato en el siglo XVI, y a la creación del Real Tribunal de Minería, siguió el intento de implantar nuevos métodos de explotación del mineral, planeados por una comisión de expertos que envió allí la Corona.

El equipo, dirigido por el sueco barón de Nordenflycht, con auxiliares alemanes y austriacos, después de un período de estudio en Potosí, conociendo los sistemas allí empleados, implantaron un nuevo método de obtención de la plata por amalgamación en barriles rotatorios, procedimiento que había sido descubierto en Hungría en 1786. Desgraciadamente, el plan no dio resultado, pues los técnicos toparon con la oposición tanto del Tribunal de la Minería como de los propios industriales, que dudaban del rendimiento de la innovación que se pretendía.

Durante su gobierno llega a Perú la expedición científica de Malaspina, entre 1790 y 1793, y de la que formaba parte don José de Bustamante, que años después fue designado virrey de aquel país. De gran interés para las ciencias naturales fueron las observaciones astronómicas que hicieron desde las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, a la vez que recogieron gran cantidad de especies vegetales desconocidas, así como las investigaciones hidrográficas que realizaron a lo largo de la costa peruana.

En el aspecto científico hay que destacar también la exploración que hicieron los franciscanos en la Pampa del Sacramento, la zona selvática del Departamento de Ucayali, alcanzando lugares a los que nunca se había llegado. Entre los científicos que la componían hay que destacar a los padres Narciso Girbal y Miguel Sobreviela, que recorrieron las tierras ribereñas de los ríos Uyacali y Huallaga. Además del interés que supuso geográficamente el conocimiento de aquella amplia zona, hay que añadir las observaciones que anotaron sobre la etnología de los pueblos de la región, en cuya conversión se aplicarían posteriormente misioneros de aquella orden.

A estos estudios sobre nuevas tierras en el virreinato hay que añadir los realizados por Francisco Requena, gobernador de Maynas, que fue comisario para la demarcación de las fronteras entre los dominios portugueses y españoles. Diversas expediciones realizadas por aquella zona amazónica dieron a conocer las muchas posibilidades económicas de aquellas tierras y la necesidad que había de cerrar por tanto el paso

a la penetración portuguesa. Hay que hacer también mención de los reconocimientos hechos en el archipiélago de los Chonnos, al sur de Chiloe, y de todas las costas meridionales, realizados por al alférez de fragata don José Moraleda.

Siguiendo el trabajo que el investigador alemán Konettzke hizo de este virrey se pueden trazar sus ideales políticos, en los que el origen divino del poder civil es proclamado abiertamente, excluyendo la teoría de que la soberanía dimanaba originariamente del pueblo.

> son los monarcas los sagrados sustitutos del mismo Dios para el temporal gobierno y los que ejercitando el poder y la grandeza que reciben de su divina mano, tienen como autores de las leyes civiles y protectores de las eclesiásticas la hermanada obligación de que unas y otras se observen con pureza.

Y en el mismo sentido se manifiesta en cuanto al gobierno que le corresponde como virrey:

> Son estos los que se destinan a las distantes regiones de este hemisferio una viva imagen del Soberano que los distingue y condecora, para que manteniendo ilesos los sagrados vínculos de la Tiara y el Cetro, graben en el corazón de los pueblos esta sabia y piadosa máxima de nuestros católicos Reyes, deben inspirarle con el ejemplo la creencia de que estos son los dos polos en que estriban los divinos preceptos y que su fiel observancia es la segura senda para una prosperidad absoluta.

Con este pensamiento no tiene nada de extraño su postura ante las nuevas ideas que llegaban de la Revolución Francesa, oponiéndose con todas sus fuerzas a su difusión y lo que le empujó a la fundación de un periódico oficial «a fin de que la capital y el virreinato tuviesen un papel acreditado en que poder instruirse de los excesos que de un modo infame llegaban a los oídos de estos moradores».

Ya hemos expuesto su valoración de la cultura como un medio eficaz para conseguir el bienestar económico de los hombres. Había que despertar la curiosidad intelectual, y para ello era necesario el progreso material, pero su culminación sería el progreso moral. De ahí también su interés por favorecer la difusión de la prensa, alcanzando un gran florecimiento gracias a su preocupación. Supo rodearse siem-

pre de intelectuales, aportando cada uno de ellos sus iniciativas para una mayor expansión de cualquier tipo de instrucción.

Como fruto de estas preocupaciones es como nace la *Gaceta de Lima*, el 1 de septiembre de 1793. En ella sólo se daban noticias procedentes de la Península, y por tanto su publicación era muy irregular, sólo cuando aquéllas llegaban. Lógicamente, su interés era muy reducido, tal como ocurre con cualquier periódico oficial.

Pero junto a la *Gaceta*, y como compendio de todos esos movimientos reseñados había nacido también el *Mercurio Peruano*, cuyo primer número vio la luz el 2 de enero de 1791. En aquella revista se publicaron artículos sobre historia, arqueología, viajes, descripciones geográficas, minería, agricultura, costumbres, comercio y todo tipo de materias científicas, con el mérito de pasar del ámbito local o regional al internacional. Llegaron a publicarse 12 tomos, tres cada año, hasta 1794, cuando se suspendió. La publicación salía todos los jueves y domingos, constando cada número de 16 páginas.

Era el órgano de una corporación académica dirigida a un mayor conocimiento del virreinato, la Sociedad Amantes del País, que había creado el propio virrey y aunque, como hemos dicho, en su mente estaba aportar una mayor ilustración del mundo peruano a sus habitantes, sus miembros sentían predilección por las citas de autores europeos, y algunos hasta de pensamiento liberal. Las citas referidas a Voltaire, Rousseau, Montesquieu, Raynal y las de científicos como Newton, Hume, Lavoisier abundaban en sus páginas.

La inquietud que mantuvo en todos sus números por todas las disciplinas científicas hizo que el *Mercurio* tuviese una difusión internacional, teniendo excelente acogida en centros intelectuales de Madrid, Varsovia, Budapest y Dresde, constando la preocupación de Carlos IV para que le llegasen con periodicidad los números que fuesen apareciendo. La lista de suscriptores llegó a ser importante, alcanzando el número de 400, entre los que se contaban las personalidades más importantes del país.

Junto a él, aunque unos meses antes, se inició la publicación del *Diario de Lima*, editándose desde 1790 a 1793. Llamado «Curioso, erudito, económico y comercial», constaba de cuatro páginas y su contenido era puramente informativo, con noticias locales y algunas veces breves artículos. La trilogía de publicaciones en el Perú, en la época de Gil de Taboada, se completa con el *Seminario Crítico*, que salía todos

los domingos y con una orientación marcadamente pedagógica, haciendo referencia a las costumbres públicas y a la poesía teatral.

Estableciose también en esos años una Academia de Bellas Letras, que modestamente se llamó «Tertulia Poética» con el apoyo y protección del virrey, y algunas de las composiciones que en ella se leían fueron editadas posteriormente en el *Mercurio Peruano*.

Aunque está fuera de duda la ortodoxia que manifestaban todas esas publicaciones, las ideas revolucionarias acabarían por infiltrarse en ellas, y pasquines distribuidos por los lugares más significativos de Lima propagaban los principios triunfantes de la Revolución Francesa. Todo ello motivó que el virrey crease una policía secreta que investigaba cualquier círculo donde se manifestaban aquellas ideas, especialmente si había franceses en las reuniones, a algunos de los cuales detuvo y siendo otros expulsados del Perú.

El gobierno de este virrey, del que Urrutia dice «que se puede tener como el más dichoso del Perú, pues se protegieron todas las ciencias y se hicieron grandes descubrimientos en favor del género humano», terminó en 1706, cuando en El Callao entrega el mando a su sucesor, Ambrosio O'Higgins, partiendo Gil de Taboada para España directamente.

Una vez en la Península fue nombrado consejero de Guerra y después, en 1779, director general de la Armada y secretario de Marina en 1805, cuando ya había ascendido a capitán general. Murió en Madrid, en 1809, sin acatar a José I como rey de España.

José Alfonso Pizarro

El primer marino que gobernó el virreinato de la Nueva Granada fue don José Alfonso Pizarro, marqués del Villar, teniente general de la Armada y caballero de la Orden de San Juan, entre 1749 y 1754.

Sirviendo en la Orden de Malta se hallaba en aquella isla cuando Patiño le concede el ingreso en la Armada, con el grado de alférez de navío, en 1717. Embarcó en la escuadra del general Gaztañeta, haciendo varias expediciones por el Mediterráneo y por las costas atlánticas españolas. En 1726 era ya capitán de fragata, obteniendo el mando de la *Concepción* y después del *Santiago*, de la que pasó a la fragata *San*

Francisco de Asís, en 1730, realizando con ella su primer viaje americano con los Galeones de Tierra Firme.

Como comandante del navío *San Carlos* participa en el sitio de Orán, formando parte de la escuadra que comandaba don Blas de Lezo. Fueron varias las misiones que realiza después en las Indias, entre ellas la de perseguir y hacer fracasar los intentos de la escuadra de Jorge Ansón, enviada por Inglaterra al Mar del Sur, cooperando con Vernon, para dominar el istmo centroamericano. Ansón, con esa intención, sale de Inglaterra en 1740 con cinco navíos y 2.000 hombres, deteniéndose en la isla de Santa Catalina.

España, para hacer frente a aquella expedición, puso al mando de Pizarro seis navíos, haciéndose a la vela en las costas gaditanas en octubre de 1740. A principios del año siguiente, cuando navegaba próximo al Río de la Plata, supo de la estancia de Ansón en Santa Catalina y acudió en su busca. Narran los historiadores de la Marina que el encuentro entre ambas escuadras se hizo en condiciones metereológicas muy adversas y las fuerzas de Pizarro quedaron diezmadas, consiguiendo Ansón dirigirse al paso del estrecho. Una gran tormenta dispersó la armada en las aguas de aquel golfo, perdiendo dos de los navíos y consiguiendo regresar los otros a Buenos Aires, pero en muy malas condiciones. Sólo el quinto navío, el *Esperanza* fue el único que consiguió alcanzar el Pacífico, y en él continuó Pizarro la expedición, después de atravesar por tierra el continente hasta alcanzar las costas de Chile, en el puerto de Valparaíso, adonde había sido conducido el navío al mando de Mendibueta.

De esta forma llegó a Lima, donde ya el virrey había tenido noticias de la presencia de Ansón en aquellas aguas y enviado una pequeña escuadra a oponérsele, aunque sin resultado positivo al no encontrar a los navíos ingleses. La falta de noticias de éstos hizo que se preparase una nueva misión que salió de El Callao para defender Panamá, ciudad que se suponía iba a ser el lugar del ataque inglés, completándose el plan de defensa con una serie de guarniciones costeras y levantando sus milicias.

En todas estas misiones interviene Pizarro, al igual que en todas las Juntas de Guerra que se celebraron y de las que formaron parte Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Como sabemos, Ansón se limitó sólo a atacar Paita, a la cual destruyó y asoló en 1741.

Estuvo allí cinco años más Pizarro al frente de aquellas fuerzas navales, hasta que regresó a España a bordo de la fragata *Asia*. Éste era uno de los navíos de su expedición que había conseguido llegar a Buenos Aires, hacia donde Pizarro embarcó después de realizar también este viaje por tierra desde Lima. Un nuevo incidente tuvo aún en este viaje de regreso: a la salida del puerto de Montevideo se produjo un levantamiento de los indios pampas, encabezado por su jefe, los cuales habían sido embarcados en aquel navío, ocasionando la muerte de 20 tripulantes.

En 1749 es nombrado virrey de la Nueva Granada, emprendiendo el viaje el 24 de septiembre desde el Puerto de Santa María, en el navío *Guaricochea*, al que acompañaba otro, *La Margarita*, llegando a Cartagena en los primeros días de noviembre.

En aquella ciudad permaneció hasta el 2 de marzo de 1750. Durante esa larga estadía su primera misión fue la de inspeccionar sus fortificaciones, lo que dio lugar a serios conflictos entre don Ignacio de Sala, ingeniero, que había con él llegado para ocupar la gobernación de aquella provincia, y el ingeniero encargado de aquellas obras, Juan Bautista Mac Evan, al no hallar el nuevo gobernador acertadas las reformas que aquél había iniciado.

Era habitual, como en este caso, una prolongada estancia del virrey en Cartagena, antes de emprender el viaje a la capital. Siempre fueron muchos los problemas que aquella amplia zona costera planteaba, y la permanencia allí le permitía un mayor conocimiento de ellos. En el caso de Pizarro, al referido problema entre los dos ingenieros, se le unirá otro asunto a menudo candente en aquel virreinato: las rebeliones de los indígenas guajiros, motilones, cozinas y chimilas.

En ese momento los guajiros y los cozinas estaban encomendados a los frailes capuchinos, y el nuevo virrey llevaba órdenes de ponerlos en manos de los jesuitas que con él habían llegado. El problema no tuvo fácil solución, pues el obispo mantuvo en aquellos pueblos a los capuchinos, decidiéndose entonces que los jesuitas se instalasen entre los darienes, cosa que tampoco se logró, al ser una zona en la que la administración española estaba prácticamente ausente, con una continua presencia de traficantes extranjeros, detrás de las riquezas auríferas de la región, que mantenían alzados a aquellos pueblos indígenas.

Los motilones continuaron también encomendados a los capuchinos, y poco a poco se fue estableciendo la paz en la región. El proble-

ma mayor estaba en los chimilas, pueblo pequeño pero muy hostil, que había llegado a dominar todo el curso alto del Magdalena. Las incursiones que se habían hecho contra ellos, mal llevadas y usando métodos violentos, habían agravado la situación. Pizarro, después de oír el consejo de los conocedores de la zona, tomó la determinación de fundar cuatro pueblos a orillas del río y otro más en Sierra Nevada, considerando que al verse rodeados de pacíficos pobladores, cambiarían de actitud. Así se iniciaron los levantamientos de los pueblos de San Fernando, San Zenón, San José, San Sebastián y San Sebastián de Rábago. Las nuevas poblaciones prosperaron, con gran incremento de la agricultura y la ganadería de la región, fomentando su comercio y sirvieron de base para la defensa del río, pero el pueblo chimila siguió sin integrarse, continuando aislado y disminuido en su población.

Uno de los objetivos de su gobierno fue incrementar la producción minera, dirigiendo principalmente su actividad a las minas de plata de Santa Ana, Las Lajas y Bocaneme. A pesar de la dificultad que entrañaba un viaje por aquel entonces hasta Mariquita, complicado aún más por las muchas dolencias que padecía, el virrey visitó aquella zona comprobando la situación de abandono en que se hallaban aquellas minas. Consiguió, con el impulso que le dio interesar en el proyecto a antiguos mineros y con ello comenzó la extracción de la mina de Santa Ana e inició el montaje de las otras. Sus informes sobre lo conseguido son muy optimistas, pero la falta de técnicos en la región impidió su desarrollo, consiguiéndose posteriormente con la intervención de Celestino Mutis y del mineralogista D'Elhuyar, ya con una organización científica.

Manifestaría también gran interés por incrementar el comercio, prácticamente paralizado como consecuencia de la guerra que se mantenía con Inglaterra. En su lugar, el contrabando había alcanzado un gran auge, siendo, lógicamente, los lugares más afectados toda la costa, desde la península de la Guajira hasta el Bajo Magdalena. Todos eran zonas donde los ingleses campaban y comerciaban a su voluntad. Así fue manifestado por el virrey al marqués de la Ensenada en un informe que le envió, solicitando un mayor control sobre aquella navegación. Pero la falta de navíos necesarios para establecer esa mayor vigilancia no hizo posible obtener ningún resultado.

La mercancía más productiva del contrabando era la harina, que abastecía toda la zona costera, mientras que en el interior del país se

producía en grandes proporciones sin tener suficiente mercado. El problema fue siempre el mismo, la falta de transportes; no existían vías terrestres y el fluvial, desde el puerto de Honda, era muy lento y costoso.

Pizarro buscó una solución practicando el ensayo de aclimatar el trigo en una zona de Santa Marta, sin que el intento fuese positivo. Al fracasar éste, se preocupó de abrir un camino terrestre, el de Opón, a través de Vélez para facultar el transporte. La obra resultó también imposible ante la dura geografía. Sólo existía una pequeña senda, muchas veces impracticable hasta para las bestias cargadas y muy peligrosa para seguirla a pie.

Siguiendo con el tema comercial hay que notar que como nuevos intentos de forticarlo se volvieron a restablecer las ferias de Portobelo, de donde se proveía casi todo el comercio del reino, y gracias a unas medidas tomadas por el virrey, Cartagena volvió a ser el centro de distribución de las mercancías, en conexión con La Habana, Veracruz, Maracaibo y La Guaira.

Si ampliar el camino de Opón no fue posible, sí hay que señalar en su haber otras realizaciones para mejorar los transportes. Durante su gobierno se inició la obra del camino de Santa Fe a Honda, también lleno de dificultades, especialmente en las zonas inundables entre Techo y Fontibón. El desbordamiento frecuente del río Bogotá ponía en constante peligro aquella vía, por lo que se decidió hacer una calzada de piedra y un puente en Guali.

Desde el punto de vista económico, durante su etapa de gobierno se estableció el monopolio del aguardiente, que si bien uno de sus objetivos al implantarlo era disminuir el vicio, esperando la reducción del consumo al subir su precio, no se consiguió, ni significó ningún importante ingreso a la Real Hacienda.

Otros hechos destacados de su gobierno fue la fundación de la Universidad de San Javier, en Panamá, la cual se inició con el establecimiento de las tres cátedras, que eran las bases iniciales de todas las que se instituían en aquel siglo: filosofía, teología escolástica y teología moral. Y a la vez que esta universidad se fundaba, se suprimió la Audiencia de aquella ciudad. Una de las primeras audiencias indianas, al haber pasado aquel territorio a pertenecer al virreinato peruano en 1718, la Audiencia desapareció, para volver a sus actividades en 1722. Pero desde entonces había funcionado con una gran irregularidad. Así

lo testimoniaba el gobernador de Panamá al virrey en 1750, el cual manifestó su acuerdo de suprimirla, aceptando el Consejo de Indias el comunicado.

Indiscutiblemente, el virrey se dejó influenciar en este asunto por el gobernador de Panamá, cuando lo mejor hubiese sido rehabilitarla y fortalecerla, como volvió a hacerse años más tarde. Su supresión dejaba a aquella lejana provincia sin el organismo judicial donde defender sus problemas, ante lo difícil y costoso que era acudir a la de Santa Fe.

En resumen, puede decirse que la labor de Pizarro al frente del virreinato estuvo marcada por la prudencia y la eficacia, aunque muchos de sus proyectos fuesen irrealizables. Su falta de salud, agravada por la altura de Santa Fe, le hizo solicitar su dimisión antes de los ocho años por los que había sido nombrado. La primera petición la hizo sólo a los dos años de su llegada, la cual no le fue admitida en la Corte, pero ante su reiteración le fue concedida en 1753.

Dicen los historiadores colombianos que debido a su delicada salud no pudo redactar su memoria de gobierno, tarea obligatoria de todos los virreyes para entregarla a su sucesor, y sólo hay constancia de una serie de informes que entregó a don José Solís, en los pocos días que permanecieron juntos en Santa Fe. El 1 de diciembre de 1753 salía de la capital del virreinato en una silla de manos «por no poder montar a caballo a causa de la dolencia que le aquejaba en una pierna». Existen noticias de su llegada a Cádiz, después de sufrir un penoso viaje desde Cartagena, donde embarcó en el navío *La Venganza*, vía La Habana, en abril de 1754, y de su retención en aquella ciudad, por hallarse muy enfermo, hasta que allí mismo murió.

Pedro Messía de la Cerda

Era baylio de Nueve Villas del Campo y de Lora, comendador de la Orden de San Juan, marqués de la Vega de Armijo, decano del Real y Supremo Consejo de Guerra y teniente general de la Real Armada.

Había nacido en Córdoba en el año 1700. Muy joven corrió Caravanas y entró en la religión de San Juan en la que, como acabamos de citar, llegó a ser baylio y gran cruz. Tanto por la unión que siempre existió entre la Orden de Malta y la Marina, como por su inclinación personal, solicitó y obtuvo en ella su ingreso. A los 15 años era ya

guardia marina, permaneciendo en el cuerpo 40 años, alcanzando el grado de teniente general.

Participó en muchos actos navales con las escuadras del Mediterráneo, interviniendo en la conquista de Córcega, formando parte de la que comandaba el general marqués de Mary, y en la reconquista de Sicilia con la del general Gaztañeta. Ocuparon las plazas de Mesina y Palermo, encontrándose posteriormente con la flota inglesa del almirante Bing, siendo herido y hecho prisionero. Una vez canjeado, continuó sirviendo en navegaciones por las costas españolas en la escuadra del general don Rodrigo de Torres y en ella ascendió a alférez de fragata en 1726, realizando con ese grado sus primeros viajes a América.

Pero en esta su primera etapa en el cuerpo de la Marina casi siempre ejerció en el Mediterráneo, haciendo el corso y sosteniendo continuos encuentros con los berberiscos. Así llegó a ser capitán de fragata en 1735, pasando al mando de un navío en la flota que fue al Pacífico ese mismo año, y, posteriormente, al Río de la Plata y al Caribe. Todos estos viajes los realiza al mando del *Glorioso*, que finalmente sería atacado en las costas de Galicia por una formación inglesa que le persiguió por toda la costa portuguesa rindiéndose a la altura del cabo de San Vicente tras mantener un duro combate.

Como jefe de escuadra comanda una practicando el corso por el Mediterráneo hasta 1753. Es ascendido a teniente general en 1755 y dos años más tarde es nombrado consejero de Guerra.

Entre sus misiones americanas hay que señalar, también, la de haber sido comandante general de la escuadra destacada en el Caribe, para la defensa de aquellas costas, especialmente para evitar el contrabando, siéndole la navegación entre la Margarita y la isla de Santa Catalina igualmente muy familiar. En esta ocupación permaneció durante más de tres años, con base en Cartagena, por lo que cuando inicia su mandato en el virreinato de la Nueva Granada reúne ya un gran conocimiento del país, lo que debió influir en su designación.

Residía en Puerto Real cuando recibió la orden de ocupar aquel alto cargo, iniciando de inmediato los preparativos del viaje a Santa Fe, realizado en el navío *La Castilla*, embarcando entre sus familiares el cirujano José Celestino Mutis. Llevó consigo una auténtica corte; da una idea de ello el que en aquella comitiva figuraban dos reposteros, un mozo de comedor, dos cocineros, un ayudante de cocina, un marmitón, un jardinero, un tapicero, dos lacayos y seis criados.

En octubre de 1761 desembarca en Cartagena, donde permaneció durante un mes antes de seguir hacia Santa Fe, aunque poco después tuvo que volver a aquel puerto para organizar su defensa como consecuencia del inicio de la guerra de los Siete Años.

Su mandato comienza con una curiosa anécdota, inédita hasta ese momento en la personalidad de un virrey. Fue la noticia sobre el ingreso de su antecesor en el cargo, don José de Solís, en un convento franciscano días antes de él llegar. La noticia, por insólita, causó gran sensación en la capital, al margen de los problemas que planteaba, entre ellos el modo de tomarle el juicio de residencia, obligación de todos los virreyes al término de su mandato.

Al margen de lo anecdótico de este caso, Messía tuvo que enfrentarse a graves problemas. El más difícil, sin duda, el conflicto que en 1776 se planteó en Neiva, al amotinarse su población contra el gobernador Gálvez y Ceballos por el excesivo pago de impuestos a que estaban sometidos, incrementado ahora más con uno nuevo sobre el tabaco. El virrey, para encarar el problema, comisionó a don Miguel Ramírez, que durante cinco años estuvo dedicado a buscar al cabecilla de la rebelión, Juan Asencio Perdomo. En todo ese tiempo ejerció una persecución constante por aquella provincia y por la de Popayán y Timaná, hasta hallarlo en una sabana cercana a la montaña de Guandinosa.

Apresado, fue sentenciado por la Audiencia después de un largo proceso, tan largo como su captura. El hecho, que en sí puede parecer insignificante, tiene un gran interés histórico, pues puede considerarse como el primer movimiento subversivo que se produce en el virreinato, siendo considerado por algunos historiadores como un antecedente del gran movimiento comunal que conmoverá aquel territorio años después, siendo también un marino el encargado de solventarlo.

Otro hecho de gran significación en su gobierno fue el inicio de la guerra de los Siete Años. La ocupación de La Habana por los ingleses durante su transcurso y de la Martinica, que estaba en poder de los franceses, hizo temer un inmediato ataque a Cartagena. Esto determinó que el virrey tuviese que acudir a ella para establecer su defensa, y estuvo centrado varios meses en ese menester, ordenando nuevas obras en sus fortificaciones y reglamentando las milicias de aquella ciudad, pero el temido ataque no se produjo.

Contó con la cooperación del ingeniero don Antonio Arévalo, construyéndose una serie de baterías en el cerro de San Lázaro que hacían inexpugnable a San Felipe de Barajas. Estas obras ocasionaron el traslado del hospital de San Lázaro, alejándolo así de la ciudad y situándolo en el Caño del Loro, cerca de la Cantera Vieja. También se edificó la escollera de la Marina, protegiendo la zona de la muralla que daba al mar, la que varias veces había sido abatida por las olas. Y se construyó el malecón de Boca Grande, que fortalecía la entrada a la bahía al reducirse el paso de Boca Chica.

También hay que hacer señalar la expulsión de los jesuitas, cuya ejecución estuvo bajo sus órdenes. El cumplimiento de la *Pragmática* que la ordenaba se llevó a cabo el 1 de agosto de 1767, siendo los jesuitas conducidos a Honda, y de allí a Mompoz, para posteriormente ser enviados a Cartagena. Los afectados fueron unos 200, y los bienes que poseían alcanzaban gran importancia, creándose para su conocimiento e incautación, como en otros lugares de las Indias, las Juntas Provinciales y Municipales de Temporalidades. Esta expulsión dejó en el virreinato un malestar general, y es significativo que el mismo virrey solicitase su renuncia por aquellos días en que recibió la orden del extrañamiento, alegando motivos de salud.

Un común denominador de muchos virreyes de Santa Fe fue la falta de salud que padecieron bastantes de ellos. El clima de aquella capital no les fue beneficioso. Messía ya en 1767 había solicitado de la Corte ser exonerado del mando, alegando lo mucho que le había afectado aquel clima, en su caso agravado por el trastorno en la visión que padecía. No fue atendida esta petición, y aún pasaría cinco años más en el gobierno, durante los cuales fueron muchas las ocasiones en que volvió a solicitar el relevo.

El juicio de los historiadores sobre su gobierno es unánime al destacarlo como un buen gobernante, a pesar de las dificultades económicas que el virreinato pasaba en aquellos momentos. El comercio legal prácticamente seguía siendo inexistente, mientras que el contrabando se extendía por todo el territorio, comerciándose así todos los productos de aquella tierra.

A pesar de esas escasas posibilidades, su preocupación por hacer progresar el territorio fue manifiesta en muchos aspectos. La presencia de Mutis se hace sentir en muchas de esas cuestiones, como fue la creación de las cátedras para enseñar matemáticas, astronomía, ciencias

físicas y naturales en aquella Universidad, lo que puede considerarse como el primer paso para la posterior expedición botánica, la mayor realización científica realizada por España en América. Asimismo se fundó un colegio femenino, primer centro de enseñanza para la mujer en aquel continente.

Además, dejó marcadas una serie de obras de gran utilidad para la comunidad; durante su gobierno se comenzó el camino de occidente, llamado el Camellón, el puente de Chía y el arreglo del camino del Opón al Magdalena, limpiándose de malezas y dando lugar al establecimiento de tambos y chaurerías para conservarlo. Este itinerario era fundamental para facilitar la salida de toda la riqueza agraria del interior hacia Cartagena.

En conjunto, la crítica histórica lo considera como uno de los mejores gobernantes de aquel virreinato, presentándolo como un hombre ecuánime y preocupado por los problemas del país. Entre sus empeños destaca su lucha contra el contrabando, cuyo auge atribuía a la falta de comercio. Igualmente, hay que destacar su preocupación por la minería, principal riqueza del reino. La difícil geografía de la tierra dificultaba el transporte de los materiales necesarios para el trabajo minero, muy especialmente para las minas del Chocó. Para este abastecimiento se estableció la navegación de Guayaquil, con dos navíos anuales, sin que tuviera efectividad la orden por la negligencia del gobernador de aquella provincia. En ese mismo sentido se permitió el tráfico por el Atrato, antes prohibido por los levantamientos de los indios cunas, impulsando el trabajo de las minas de plata de Montuosa y Mariquita.

Las medidas tomadas por el virrey para mejorar la Real Hacienda fueron muy beneficiosas. Se estableció la renta del tabaco de hoja, que se daba en las provincias de Honda, Antioquia y Santa Marta, estimándose su cargo en 100.000 pesos anuales. También se estancó el aguardiente de caña, aunque el descontento producido en los lugares donde se cultivaba, principalmente en la zona de Cali, obligó al virrey aceptar la libertad de producción y consumo.

Sus repetidas peticiones para ser relevado del gobierno tuvieron, por fin, eco en la Corte a fines de 1771, concediéndosele autorización para que se trasladase a Cartagena y esperase allí a su sucesor. Contaba con 71 años y se hallaba casi ciego. En la fragata *Astera*, en la que había viajado don Manuel Guirior, el nuevo virrey, regresa a España,

donde aún vivió 12 años más, muriendo en Madrid, en 1783, ocupando de nuevo el cargo de consejero de Guerra.

Manuel Antonio Flórez

Guirior fue sustituido en el virreinato de la Nueva Granada por otro marino, Manuel Antonio Flórez, comendador de Lopera, de la Orden de Calatrava y teniente general de la Armada.

Había nacido en Sevilla en 1723, ingresando a los 13 años en la Marina en la Compañía de Guardias Marinas Nobles de Cádiz, en cuyo cuerpo sirvió durante 40 años, interviniendo en todas las rutas navales de la Armada española, empezando como alférez de fragata en 1740 para ascender por toda la escala hasta ser nombrado jefe de escuadra en 1769. Con ese grado fue nombrado comandante general del Departamento de El Ferrol en 1771, permaneciendo en este cargo hasta 1775, fecha en que sale de aquel puerto, en la fragata *Santa Marta*, para hacerse cargo del virreinato, ya como teniente general, acompañándole su esposa, doña Juana María de Pereira, y su hijo, don José Flórez.

Una vez en Cartagena y hecha la transmisión de poderes, sale de inmediato hacia Santa Fe. Este viaje presenta la novedad, además de la rapidez con que se efectuó, de que no se realizó como tradicionalmente lo hacían los virreyes. Al llegar a la desembocadura del río Opón, abandona la navegación por el Magdalena y lo continúa por tierra, siguiendo el valle del Carare, hacia Vélez. Era el camino que se había considerado siempre el más adecuado como vía de comercio, para evitar la dura travesía de Honda a Guaduas, aunque como el virrey pudo comprobar, aquél se hallaba también intransitable, resultándole muy duro y penoso.

Gran parte de su gobierno está marcado por su preocupación por las comunicaciones en el reino, principalmente en las provincias del Chocó y Antioquia, y las que llevaban a Quito, consiguiendo en todas ellas los adelantos que le fueron posible teniendo en cuenta la débil situación en que estaba la Real Hacienda. Dio también órdenes para que en todos los caminos se marcasen las leguas con mojones de piedra, cosa que sólo llegó a hacerse en el trayecto de Santa Fe a Honda.

En materia comercial continuó con los mismos propósitos que Guirior, consiguiendo que Santa Marta fuese incluida entre los puertos interesados en el Libre Comercio, al igual que la provincia de Río Hacha, hasta conseguirlo en todos los puertos del virreinato. Esto determinó un progreso de la agricultura que significó mucho ante la inevitable guerra que se iba a producir de nuevo contra Inglaterra.

El auge cultural, ya reflejado en sus antecesores, ante las nuevas ideas de la Ilustración, continuó con fuerza durante esta etapa de Flórez, abriéndose la Biblioteca Pública; terminado el arreglo del edificio que se destinó para ella, se inauguró el 9 de enero de 1777, contando con 4.182 volúmenes. Se funda también la primera imprenta de Santa Fe, trasladándose con ese fin desde Cartagena, donde tenía un pequeño taller el impresor Antonio Espinosa de los Monteros.

Tres acontecimientos destacarán sobre los demás durante este gobierno: la guerra con Inglaterra, la llegada del visitador Piñeres y el Movimiento de los Comuneros.

La guerra ocasionó una serie de gastos destinados a la defensa de aquellos territorios. Además de las fuertes sumas que se gastaron en las reformas hechas en las fortificaciones de Cartagena, la creación de milicias pagadas en muchos lugares significaron costos cuantiosos. Esta cuestión le obligó a dejar Santa Fe y acudir a Cartagena para inspeccionar personalmente las obras que se hacían, siendo éstas motivo de enfrentamientos entre el virrey y el ingeniero Agustín Crame, a causa de la desaprobación del plan de obras del anterior ingeniero Arévalo, y el proyecto de sustituir el castillo de San Felipe de Barajas y las baterías que se habían construido por la fortaleza de San Carlos, que defendería el cerro de San Lázaro.

Se hicieron algunas obras de una forma provisional, quedando consolidadas posteriormente, que consistieron en reparar todo el recinto amurallado, el espigón de la Tenaza y las baterías del cerro de la Popa, Más y Crespo y el hornabeque de Palo Alto.

Las reformas económicas de Carlos III llevaron a Santa Fe al visitador Juan Francisco Gutiérrez de Piñeres; las muchas atribuciones que reunía le daban un extraordinario poder en menoscabo del que ejercía el virrey. Entre las medidas tomadas por el visitador hay que señalar el establecimiento del estanco del tabaco, prohibiendo el cultivo en algunas regiones que hasta entonces había constituido su principal medio de vida, como era El Socorro, donde Flórez acababa de instalar

una factoría. Impuso también la renta del naipe y del aguardiente, abrió las aduanas de Santa Fe y Cartagena, y en 1780 publica la *Instrucción General para la recaudación del ramo de alcabala y Armada de Barlovento*, impuesto este último que desde siempre se había cobrado pero que jamás había alcanzado su destino; es más, cuando se publica esta *Instrucción* hacía ya 40 años que la Armada no existía.

Esta impopular gestión da lugar al movimiento comunero, iniciado en El Socorro, el 16 de marzo de 1781, por el que sus promotores manifestaron el rechazo al impuesto de Barlovento, que recaía sobre los cultivadores del algodón y los que fabricaban hilos y tejidos, así como los impuestos de guías y tornaguías de géneros, además del cobro de dos pesos por blanco y un peso por indio o individuo de color para atender a los gastos de la guerra.

En este movimiento se vieron involucradas las clases sociales más diversas: mestizos perjudicados por la prohibición de sembrar tabaco o destilar aguardiente, grupos de criollos afectados por el impuesto de la alcabala y las aduanas, y los mismos indígenas, que se vieron obligados a emigrar a otras tierras tras la visita de Moreno de Escandón, que dispuso las agregaciones de pueblos de indios de pequeño vecindario en todo el noroeste del virreinato. Así lograron formar un bloque de descontentos de más de 20.000 hombres, calculándose que sólo la mitad eran indígenas.

Aunque el principal foco de la revuelta fue El Socorro, ésta se extendió por Simacota-Mogotes-Charlá y otras poblaciones. Pero fue en la primera donde el 16 de marzo de 1781, un grupo de criollos, al grito de «Viva el Rey y muera el mal gobierno», se levantó contra aquella abusiva imposición. El conflicto se inicia cuando una cigarrera, Manuela Beltrán, arranca el edicto del impuesto del tabaco, apoyando el pueblo aquella acción con el destrozo del escudo real, prendiendo fuego al tabaco y derramando el aguardiente almacenado. Dos nuevos motines se producen el 30 de marzo y el 16 de abril; en este último se lee la *Cédula del Pueblo*, que contenía el programa de la revolución que incitaba a no pagar más impuestos, dar muerte a los funcionarios de la administración y llevar a cabo una marcha sobre Santa Fe para protestar en la misma capital.

Días después fue elegido jefe de los comuneros, Juan Francisco Berbeo, secundado por los capitanes Monsalves, Estévez y Salvador Plata. Entre los comuneros figuraba un indio llamado Ambrosio Pisco,

descendiente del cacique de Funza, a quien se le ofreció convertirse en el Túpac Amaru de la Nueva Granada. Nombrado cacique de Chía, sirvió de acicate para atraerse al pueblo indígena. A la vez se formaron milicias populares y se enviaron emisarios a otras poblaciones para incitarlas, llegando esos contactos hasta la misma Santa Fe.

Poco después, el mismo Berbeo envió hacia la capital al capitán Calvino, quien se enfrentó con las escasas fuerzas enviadas por el visitador en Puente Real del Vélez, viéndose éstas obligadas a rendirse. Esto motivó que Piñeres convocase la Junta Superior de Tribunales, compuesta por miembros de la Audiencia, del Tribunal de Cuentas, del Cabildo de Santa Fe y de militares, la cual determinó el traslado del visitador a Honda, ante el temor de la llegada de los sublevados a Santa Fe, lo cual se hizo efectivo cuando decidieron nombrar una comisión de negociación con los rebeldes y resolver la supresión de las medidas tributarias impuestas por aquél.

Las conversaciones tuvieron lugar en la ciudad de Zipaquirá entre los representantes de los comuneros y la Junta, destacando en ésta el arzobispo Caballero y Góngora. Lo concertado allí, conocido como «Capitulaciones de Zipaquirá», reivindicaba la abolición de los impuestos, aduanas, estanco del tabaco, un 2 % de rebaja en la alcabala, pagándola sólo en algunos artículos, y sobre todo la supresión del cargo de visitador de Piñeres, quien habría de salir del reino. Las capitulaciones fueron aceptadas por el arzobispo, que consiguió que los amotinados no llegasen a Santa Fe, y así, con aquellos supuestos fueron remitidas a la Junta, que las aprobó, aunque en documento aparte hacía constar que la aceptación estaba coaccionada por las circunstancias. Todo aquello motivó nuevos enfrentamientos entre el virrey y el visitador, aunque aquél se quedó al margen, no aprobándolas pero sin llegar a rechazarlas.

A partir de entonces los ánimos se tornaron más tranquilos, aunque el levantamiento de José Antonio Galán que fue ajusticiado, produjo nuevos desórdenes, así como otros sucesos que acontecieron en la provincia de Antioquia. El virrey concedió el perdón a los amotinados, cosa aceptada por el visitador a cambio de la retirada de los sediciosos y la entrega de las armas, consiguiendo éstos la supresión del impuesto de la Armada de Barlovento, la rebaja de la alcabala y el permiso en la región del Socorro y San Gil para continuar con la siembra del tabaco.

La paz que se alcanzó fue sólo ficticia. Sería aprovechada por Piñeres, quien regresa a Santa Fe, denuncia lo capitulado y propone enviar tropas sobre Socorro y San Gil, ante lo cual se doblega el virrey, ya en Cartagena y con la salud muy mermada por todos estos avatares. Tanto, que mientras le aceptaban la renuncia que había solicitado, entrega los asuntos de gobierno a la Audiencia, los de hacienda al intendente y los militares a don Juan de Torrezar, en quien recayó la interinidad del virreinato.

Desconocemos las circunstancias que motivaron el que, después de haber renunciado a aquel cargo, cinco años más tarde fuese nombrado virrey de la Nueva España, aunque su actividad en él fue muy poca. Militarmente creó tres nuevos regimientos, llamados de la Nueva España, Puebla y México, en los que participaron hijos de familias distinguidas del territorio ocupando los puestos de la oficialidad, logrando así destacadas figuras de la sociedad mexicana la participación en el gobierno.

Mayor interés presenta su acción en el ámbito cultural, que al modo de lo que había hecho en Santa Fe, dejó profundas huellas de su ilustración. Como muestra de esa actividad científica hay que señalar la llegada a México de la expedición botánica que dirigía don Martín de Sessé y don José Lacasta, organizada por el Jardín Botánico de Madrid. En 1788 se inauguran los cursos de botánica en la capital del virreinato, significando el acto un gran acontecimiento social que daría lugar a la fundación del Jardín Botánico en la ciudad, así como a frecuentes tertulias científicas en las que participaron Alzate, el astrónomo Gama y el literato Dimas Rangel. Estas intervenciones, como correspondía a un grupo formado por las personas más ilustradas del país, favorecieron a los encargados de aquella expedición. Y con el mismo entusiasmo participaban en todas las empresas culturales que se presentaban.

También le correspondió continuar el proceso del desarrollo de las Intendencias, actuando con gran tacto en los difíciles problemas que planteaba la separación entre las funciones del virrey y las de los intendentes, tanto en las cuestiones del ejército como en las de hacienda.

En cuanto al desenvolvimiento económico del país, su preocupación se centró en la minería, llegando a interesar a la Corte sobre la cuestión, consiguiendo que ésta mandase a 11 mineros de Dresde,

quienes con sus conocimientos implantasen y enseñasen las técnicas más modernas sobre la extracción del mineral.

El mismo año que muere Carlos III, el virrey, alegando de nuevo enfermedades y que el clima de México le había quebrantado mucho sus males habituales, a lo que hay que añadir su avanzada edad, solicita la dimisión de su cargo, a lo cual se accedió, regresando a España el 5 de octubre de 1789. Una vez aquí, pasó a formar parte del Consejo de Estado, otorgándosele la merced de conde de Casa-Flores. Y en 1798 asciende a capitán general de la Armada, muriendo en Madrid al año siguiente.

Pedro Melo de Portugal y Villena

Nacido en Badajoz el 29 de abril de 1733, era caballero de la Orden de Santiago y fue el quinto virrey del Río de la Plata.

Aunque perteneciente al ejército de tierra, donde hizo casi toda su carrera militar, llegando a obtener el grado de teniente general, se sabe que muy joven fue embarçado, sirviendo a la Marina como alférez de navío en la fragata *Perla*. Estando en ella participó en un combate con un jabeque moro, en el cual murió toda la oficialidad del navío, recayendo sobre él el mando y logrando hacer prisionero al buque enemigo, por lo que el rey le ascendió al grado de teniente de fragata. No hay más noticias sobre sus actuaciones navales.

Se supone siguió en el ejército pasando al Regimiento de Dragones de Sagunto, y después, con el grado de sargento mayor, marchó al Paraguay en 1794, encargándose del gobierno de aquella provincia para pasar luego al mando del virreinato.

Gran parte de su gobierno estuvo dedicado a la persecución de los franceses que vivían en el Río de la Plata, bajo el pretexto de una conspiración que creyó descubrir, ayudándole en sus investigaciones y persecuciones el alcalde de Buenos Aires, don Martín de Alzaga. Este temor termina al firmarse la Paz de Basilea, que puso fin a la guerra que sostenían España y Francia.

A partir de entonces, su mandato, que duró sólo dos años, pues murió en Pando, el 15 de abril de 1797, está caracterizado por la dedicación prestada a la defensa del territorio, organizando las milicias a uno y otro lado del Río, ante el inicio de las hostilidades con los in-

gleses, cuyo ataque se esperaba sobre aquella costa o bien a través del territorio portugués.

Organizó una escuadrilla, a cuyo frente puso a don Santiago Liniers, situándola en Montevideo. Él mismo pasó a inspeccionar esos trabajos, visitando Montevideo, Maldonado y, por último, Pando, donde, como dijimos, murió.

Trató de hacer nuevas poblaciones en la frontera del Chaco y en la costa patagona. Hay constancia de la fundación de Melo, en el lugar antes denominado Cerro Largo. Y en el mismo sentido, el naturalista Félix de Azara le planteó un programa para extender las fronteras del virreinato sobre el Río Negro, para así facilitar la población que se pretendía establecer en la Patagonia, pero la brevedad de su gobierno hizo inútil aquel proyecto.

En 1796, y de acuerdo con los informes presentados por el virrey, la metrópoli determinó que la intendencia de Puno quedase anexionada a Lima. En la misma fecha se dieron nuevas disposiciones sobre el comercio exterior, acrecentándose con ellas el tráfico de Buenos Aires con los puertos de La Habana, con los del Pacífico y con algunas colonias extranjeras.

El capitán de fragata don Juan Francisco de Aguirre, que se hallaba en el Río de la Plata comisionado en los trabajos de la demarcación de frontera con Portugal, nos da un juicio sobre su persona, diciendo: «se hizo en todos tiempos amable este señor por su desinterés y prendas de un noble corazón, que coronaba sobre su perspicacia y discernimiento».

Santiago de Liniers

Caballero de la Orden de San Juan, jefe de escuadra de la Real Armada, entre sus muchos cargos y títulos figura el de comandante general del Apostadero de Marina de Buenos Aires y lugarteniente del Serenísimo Príncipe Generalísimo Almirante.

Había nacido en Niort el 25 de julio de 1753. Inició su carrera militar a los 12 años, figurando como paje de la Orden de Malta, alcanzando el cargo de subteniente y permaneciendo en ella hasta 1770. En esa fecha regresa a Francia y sirve en el Regimiento de Caballería del Piamonte hasta 1774, cuando presenta su dimisión al coronel. Pasa

a España enrolándose, como aventurero, en su Marina, embarcando en el navío *San José*, de la escuadra que comandaba don Pedro Castejón, participando en la expedición dirigida por el mariscal O'Reilly a Argel.

Después de esa acción ingresa como guardia marina en Cádiz e interviene en la expedición de Pedro de Cevallos al Río de la Plata en 1776, regresando como segundo comandante del bergantín *Hopp*. Vuelve a España para luchar en la guerra contra Inglaterra con la escuadra española situada en el Canal de la Mancha, al mando de don Luis de Córdova; asiste al sitio de Mahón, al de Gibraltar y a la conquista de Menorca. Por todos esos servicios es ascendido a capitán de fragata en 1782 y embarca en la fragata *Sabina*, una de las destinadas a las órdenes del brigadier don Vicente Togiño de San Miguel, a levantar el atlas de las costas de España, pasando después, en 1788, al apostadero del Río de la Plata, donde alcanza la graduación de capitán de navío.

El virrey Joaquín del Pino lo nombra en esa etapa gobernador interino de la provincia de Misiones hasta el año 1804, regresando a Buenos Aires, para tomar luego el mando de las unidades navales del Río de la Plata. Es entonces cuando tiene lugar el ataque de los ingleses a Buenos Aires, apoderándose de la ciudad, y la retirada del virrey Sobremonte a Córdoba.

Liniers se puso entonces al frente de las tropas españolas, y en dos días consigue recuperar la ciudad, contando con la ayuda del gobernador de Montevideo, que le proporcionó hombres y la escuadrilla necesaria para el paso del río, desembarcando en la playa de las Conchas, intimidando desde allí al general inglés, Beresford, para que se rindiese, otorgándole un plazo de 15 minutos, contestándole éste que se defendería hasta que lo considerase prudente. En dos días consiguió la rendición de Beresford, que se había resistido en el fuerte. Como héroe de aquel pueblo, Sobremonte lo nombra jefe de las fuerzas armadas, quedando desposeído el virrey del mando militar.

Su siguiente actuación consistió en volver a preparar la defensa de la ciudad pues se temía, como así ocurrió, un nuevo ataque inglés. Éste se dirige sobre Montevideo, ciudad que toman, intentando desde allí el ataque sobre Buenos Aires, el cual se produce el 23 de junio, logrando Liniers de nuevo una gran victoria militar, resistiendo el sitio y consiguiendo la capitulación de los ingleses.

Todos estos sucesos inducen a la Audiencia de Buenos Aires a solicitar para Liniers el vacante cargo del cesado Sobremonte, asumiendo el mando del virreinato en el mes de mayo de 1808. El momento de su elección era muy difícil para un francés de nacimiento, y aunque en su conducta nada podía prestarse a la menor sospecha, tuvo que soportar ciertas conspiraciones dirigidas por el nuevo gobernador de Montevideo, Javier de Elío. Eso le obligó a elegir nuevo gobernador en la Banda Oriental, lo cual provocó que Elío se alzase abiertamente en rebelión, formando un cabildo abierto que resolvió constituir en Montevideo una Junta subordinada a la de Sevilla, designándose él mismo para presidirla.

En estos movimientos también estuvo involucrado el cabildo de Buenos Aires, que solicitó de la Junta de Sevilla la sustitución de Liniers, acusándolo de deslealtad por pasar información a Napoleón sobre la reconquista y defensa de Buenos Aires, insinuando ciertos hechos sobre la vida privada del virrey y sus relaciones con la señora de O'Gorman. Mientras, la Audiencia seguía leal al virrey e insistía en disolver la Junta de Montevideo, a pesar de las continuas denuncias que desde el cabildo le llegaban.

La situación alcanzaba cada vez mayor tensión entre ambas posiciones, concluyendo con un cabildo abierto que resolvió unánimemente la creación de una Junta como la de Montevideo y la de España. Liniers comprendió que todo lo que el asunto buscaba era su renuncia, proponiendo entonces delegar el mando en el oficial de mayor graduación. Pero mientras se producía, los mandos de las tropas se opusieron a esa dimisión, desarmando a los tercios que habían secundado los fines del cabildo, siendo sus miembros detenidos y desterrados a Patagones, de donde fueron rescatados por un navío enviado por Elío y conducidos a Montevideo.

Todo este largo proceso, lógicamente, tuvo repercusión en la Junta de Sevilla, que resuelve destituir a Liniers por otro marino, Baltasar Hidalgo de Cisneros.

A pesar de todos estos problemas, el virrey Liniers está considerado como el mejor gobernante que tuvo el Río de la Plata, realizando una gran labor, aunque acuciado siempre por las dificultades económicas de la Real Hacienda debido a los muchos gastos militares que tuvo que soportar.

Fue un gobierno breve, pero lleno de incertidumbre. La información sobre los, sucesos europeos, cuando no era escasa, era contradictoria. Si a todo ello añadimos los movimientos independentistas que surgen por entonces, como resultado se genera en su entorno un injusto clima de continuas sospechas.

Liniers fijó su residencia en Cuyo, trasladándose después a su finca de Alta Gracia, en Córdoba, en la que deseaba terminar sus días. Pero el destino no lo quiso así. Fue llamado por el virrey Cisneros, al estallar la Revolución de Mayo, para que organizase la resistencia, y en ese cometido se hallaba cuando fue hecho prisionero y fusilado en Cabeza de Tigre, en agosto de 1810, permaneciendo hasta el último momento fiel a la Corona española. De él dice Paul Groussac que «no fue propiamente un gran hombre, pero llenó un alto destino y tuvo horas heroicas que le aseguran la inmortalidad».

Baltasar Hidalgo de Cisneros

Nacido en Cartagena en 1755, ingresó en el cuerpo de Guardias Marinas en 1770, efectuando su primer embarque en el navío *San Rafael* navegando por las inmediaciones de los cabos de Santa María y San Vicente, y en 1772 va al Pacífico en la fragata *Industria*, nombrándosele alférez de fragata a su regreso al año siguiente.

Su amplia hoja de servicios nos refiere su participación en la expedición de Argel de 1773 y en las operaciones de socorro de Melilla. Como alférez de navío figura en la escuadra de don Miguel Gastón, y como teniente de fragata en la de don Miguel de Córdova en la campaña del Canal de la Mancha. En este último puesto y escoltando un convoy desde Vizcaya a El Ferrol, fue atacado por los ingleses, logrando salvar sus navíos y el convoy, apresando posteriormente uno de los barcos enemigos.

Vuelve a intervenir en Argel en las expediciones de los años 1783 y 1784, al mando, en la primera, del jabeque *Mallorquín*, y en la segunda, ya como capitán de fragata, manda 34 lanchas cañoneras y seis de abordaje. Por sus méritos en otras campañas que realiza tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo pasa a ser capitán de navío en 1791, bloqueando con las fuerzas que tenía a sus órdenes diversos puertos franceses hasta fines de 1792, en que se incorpora a la escuadra

de Lángara; con ella pasa a las costas africanas, ya nombrado brigadier y encargándosele el mando del navío *San Pablo*, con el que interviene en el combate del cabo de San Vicente.

En 1802 es ascendido a jefe de escuadra y destinado a Madrid, pero a petición propia toma el mando de la que se preparaba en El Ferrol e interviene en la batalla de Trafalgar. En este lance comandaba el navío *Trinidad*, que fue el primero al que atacó Nelson y al cual no sólo defendió sino logró con su fuego hacer mucho daño al buque almirante inglés, el *Victory*.

Mientras residía en Cartagena, en período de recuperación, se inicia la guerra de la Independencia, y bajo sus órdenes se pusieron los navíos del Levante español. Así llegamos a febrero de 1809, cuando la Junta Central lo elige virrey del Río de la Plata para sustituir a Liniers, recibiendo en Colonia el mando de éste.

Tuvo que enfrentarse a la grave crisis económica en que estaba sumido el virreinato, provocada por los elevados gastos militares que se habían realizado como consecuencia de las invasiones inglesas. Al suprimir las trabas administrativas al comercio y abrir el puerto de Buenos Aires al intercambio con el extranjero, las rentas aduaneras aumentaron extraordinariamente, y con ellas se pudo hacer frente a las exigencias financieras del gobierno.

De todas formas, su gobierno quedará marcado con el inicio de la actividad de los grupos revolucionarios en favor de la independencia. La división de los españoles y criollos era cada vez mayor, e incluso el mismo ejército estaba dividido entre ambos grupos; las comisiones de vigilancia creadas para reprimir las continuas conspiraciones no pudieron contenerlas ante una autoridad virreinal cada día más débil.

Los brotes de independencia de Chuquisaca y La Paz, en el Alto Perú, para cuya represión ordenó el envío de una expedición al mando de don Vicente Nieto, junto a las noticias que se filtraban de España, cada día más vapuleada por el ejército de Napoleón, facilitaron las Jornadas de mayo de 1810. La llegada de una fragata inglesa procedente de Gibraltar dio a conocer la crítica situación en que se hallaba la Península, no quedándole otro remedio al virrey que reconocer oficialmente que los franceses habían forzado a la Junta Central a replegarse a la isla de León y que se había constituido un Consejo de Regencia.

Así se llega a la constitución de una Junta de Gobierno, desposeyendo al virrey del mando. Éste no contaba con la fuerza material ne-

cesaria para resistir y no le quedó otra opción que admitir tal situación. Parece que Cisneros mantuvo contactos con españoles de Córdoba y Montevideo, preparando una contrarrevolución a fin de recuperar el gobierno, pero al ser descubiertos sus planes por la Junta de Buenos Aires, junto con los oidores de la Audiencia, fue embarcado para España el 22 de junio de 1810, permaneciendo en Canarias hasta el año siguiente, restableciéndose de su quebrantada salud.

A Cisneros le había tocado clausurar un largo periodo de descomposición y antagonismos entre los miembros rectores de aquella colonia, sin que poseyese las dotes de mando necesarias para afrontarlo. Cisneros era un gran marino, de gran valor y excelente conductor de navíos, acostumbrado a otros métodos y sistemas, pero incapaz de dirigir aquel país en esos momentos; de ahí sus recelos e indecisiones, y hasta su dureza, propios de quien no posee una visión clara de la realidad.

Una vez en España, volvió a ocupar altos cargos en el gobierno, como el de capitán general en el Departamento de Cádiz, director general de la Armada y ministro de Marina en 1818. Al triunfar los constitucionalistas fue apresado y llevado al arsenal de la Carraca hasta que el rey jura la Constitución. Se le concederán los honores del Consejo de Estado y es nombrado capitán general del departamento de Cartagena, donde muere en 1829.

Capítulo V

PRESIDENTES DE AUDIENCIAS Y CAPITANES GENERALES MARINOS

Unas de las primeras divisiones administrativas que se hacen en las Indias son las Audiencias gobernadoras. Eran gobiernos dirigidos por letrados, evitando los regímenes unipersonales. Éstas fueron las de Santo Domingo, México, Panamá, los Confines, Nueva Granada y Nueva Galicia.

De este sistema se pasa, en algunos casos, a la organización de los virreinatos, y en otros esas Audiencias gobernadoras recibieron un presidente que ostentaría el mando político de la provincia. Surgió de esta forma el cargo de presidente-gobernador y en algunos casos, cuando fueron de «capa y espada», recibían también el título de capitanes generales. Y dentro de ellas existieron algunas sin subordinación a ningún virrey, como la de la Nueva Granada, hasta que se crea este virreinato en el siglo XVIII, y la de Guatemala, de la cual dependieron las provincias de Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Lo mismo ocurría con la de Santo Domingo y la de Manila.

Como ocurre en el caso de los virreyes, en el siglo XVII se tiende a colocar en las presidencias en vez de figuras doctas en materia jurídica, a militares y personas de gobierno, designándose en casi todas presidentes de «capa y espada», exceptuando las de Guadalajara, Charcas y Quito, donde se mantienen a los presidentes letrados.

Al crearse en el siglo XVIII los virreinatos de la Nueva Granada y del Río de la Plata, quedaron reducidas las presidencias-gobernaciones, aunque hay que añadir la de Venezuela al fundarse la Audiencia de Caracas en 1786. El nombramiento de sus presidentes solía seguir recayendo en militares de alta graduación, que aunque no votaba en los asuntos judiciales si no era también letrado, sí firmaba las sentencias.

Presentamos, a continuación, unas reseñas biográficas de los más destacados marinos que ocuparon estos altos cargos, situándolos cronológicamente atendiendo a la fecha en que ocuparon sus gobiernos.

Gabriel Chaves Osorio

Pertenecía a la Orden de San Juan, y como marino había servido activamente en muchas acciones de la Armada Española, primero en el Mediterráneo y después en la Armada de la Carrera de las Indias. En 1626 es nombrado presidente de la Audiencia de Santo Domingo, llegando a la capital el 7 de febrero de 1627, fecha en que toma posesión de su cargo.

Los diez años de su administración fueron de una gran movilidad militar, fortalecida con la llegada de nuevas tropas. Lo mismo que expusimos con el gobierno de Bitrián, había que reforzar lo máximo posible aquella posición en el momento de mayor auge de actividad pirática en las cercanías de la isla, coincidente también con la guerra de los Treinta Años.

Con los navíos guardacostas que logró reunir lanzó un ataque contra el grupo de franceses e ingleses que se habían establecido en la vecina isla de San Cristóbal, logrando expulsarlos. Muchos de ellos pasaron a establecerse en las desiertas costas del norte de Santo Domingo y otros, atraídos por la tranquilidad y fertilidad de la isla de la Tortuga, la adoptaron como su lugar de residencia, dedicándose al cultivo del tabaco y a la ganadería. Llegaron a formar un grupo con más de 300 individuos que abastecían de cueros y carne a las naves que ejercían el contrabando.

Al conocer Chaves su existencia volvió a preparar una nueva expedición, a cuyo frente puso al capitán Ruy Fernández de Fuenmayor, quien tomó por sorpresa el lugar, arrasándolo y llevándose a Santo Domingo a 39 prisioneros. Aunque de poco sirvió, pues abandonada de nuevo por los españoles, la isla de la Tortuga volvió a ser ocupada por el grupo de supervivientes que quedaron de aquel ataque.

Estos pequeños triunfos conseguidos en San Cristóbal y la Tortuga dieron lugar a la formación de una incipiente élite militar, encabezada por el presidente de la Audiencia, a quien se acusó de buscar enriquecerse a través de las construcciones que mandó hacer o del control

de las operaciones fiscales que se realizaban en las aduanas de la isla, consiguiendo acaparar importantes negocios y acumular una fortuna.

Ordenó construir el fuerte de San Jerónimo sobre una playa situada a tres kilómetros de Santo Domingo, que quedó completamente artillado y preparado para la defensa de aquella entrada. Y completó la dotación de la plaza, estimada en 200 hombres, con la llegada de los 64 que faltaban. Hay que mencionar también de su gobierno los problemas que le surgieron con los representantes de la Iglesia, los cuales le llevaron a despojar al arzobispo, fray Pedro de Oviedo, de la administración del Colegio Seminario de la ciudad, forzando la salida de éste de la isla para regir la iglesia de Quito.

Los historiadores dominicanos no están de acuerdo en cuanto a la fecha del final de su gobierno. Unos dan la del 2 de diciembre de 1634, día en que dicen se produjo su fallecimiento repentino en Santo Domingo, mientras que otros suponen que en 1636 gobernaba aún.

Juan Bitrián de Viamonte y Navarra

Natural de Navarra, había pertenecido a la Armada desde pequeño, participando primero en muchas acciones en el Mediterráneo, para servir después en la Carrera de las Indias, tanto en los galeones de las flotas como en las Armadas Reales. Avalado por una importante hoja de servicios fue nombrado en 1628 gobernador de la Margarita, cargo que no llegó a ejercer, al ser nombrado capitán general y gobernador de Cuba en 1630, al no haber llegado a tomar posesión don Íñigo Hurtado, a quien se había proveído anteriormente para aquel cargo.

Debió de ejercer una fecunda labor en aquella administración, tal como se desprende de las muchas cuestiones que planteó al Consejo de Indias, a la vez que se le achaca un carácter fuerte y a veces duro en las represiones que efectuó. También se le acusa de traficar en su beneficio, moneda común en casi todos los gobernadores de aquella época.

Su primera actuación como tal fue encerrar en prisión a su antecesor en el cargo, Lorenzo de Cabrera, como resultado del juicio de residencia a que fue sometido por el oidor Prado, al cual también tuvo que encausar por los excesos que cometió en el período de la residencia.

Aunque gobernó en una etapa escasa de situados, hizo algunas obras en las fortalezas de La Habana, proyectándose la construcción de dos torreones en ellas, uno en la Chorrera y el otro en Cojimar, aunque no se iniciaron hasta la década siguiente.

Las solicitudes que continuamente hizo pidiendo lo necesario para continuar las obras no tuvieron eco en la Corte, a pesar de que eran momentos en que se preveía un ataque holandés a la isla, como así ocurrió en el mes de abril de 1631, llegando a bloquear la plaza durante un mes, para, posteriormente, al medir mal las fuerzas con que contaba el gobernador, marchar sobre Matanzas, aunque tampoco llevaron a cabo el ataque allí.

Esto motivó su preocupación por reforzar aquel presidio, solicitando también 250 hombres, de ellos 50 artilleros. También reorganizó las milicias en toda la isla, quedando 6 compañías en La Habana, 2 en Bayamo y en Santiago de Cuba y otras en las demás villas de la isla. Esta reforma la completó creando el cargo de castellano de la Fuerza, que hasta ahora había estado anexo al capitán general.

Denunció fuertemente los desórdenes que ocurrían en la ciudad cuando permanecían en el puerto las armadas y las flotas. Decía que todos los años embarcaban en ellas muchos esclavos, sin permiso de sus dueños, con el consecuente perjuicio que esto les suponía. Y lo mismo ocurría con los vecinos; sin su permiso, muchos embarcaban, consintiéndolo los generales de las flotas. Esta denuncia agravió al marqués de Cadereyta, quien intrigó contra el gobernador hasta el punto de tacharle de desequilibrado.

Su gobierno se caracterizó por su buen manejo de los fondos públicos y el enorme empeño que puso en ello. Demostró una gran comprensión de la realidad económica insular, y por ello insistió en facilitar el comercio en sus distintos niveles, eliminando trabas, particularmente en el tráfico intercontinental, lo que aliviaba algo las deficiencias que se producían en el abasto desde España.

Con este fin solicitó permiso para llevar a Cuba todas las mercancías que aquella población necesitaba, y aunque no se le otorgó, en varias ocasiones él lo consintió, y así ocurrió en 1631, año en que salió la flota de la Nueva España, autorizando la salida de dos navíos cargados de frutos, justificando su decisión en que podrían perderse de no apresurarse el envío.

Víctima de las intrigas de sus enemigos tuvo que abandonar el gobierno de Cuba. Parece que las acusaciones de Cadereyta hicieron que fuese solicitada su presencia en Madrid. Sin embargo, su conducta como administrador fue admirable, y así se lo reconoció la Corte, siendo nombrado presidente de la Audiencia de Santo Domingo. Los historiadores cubanos dicen que salió del cargo «pobre y desacomodado de hacienda pero la real estaba al día». Y eso a pesar, de que como ya hemos expuesto, los situados llegaban con grandes atrasos; a su salida del gobierno no se debía nada ni a la milicia ni a ninguno de los ministros reales.

Evidente fue su actitud crítica y rigurosa con los regidores de La Habana y con el resto de la oligarquía terrateniente, cuyos manejos denunció de continuo. Ésta se había apoderado de las tierras baldías cercanas a La Habana, y sugirió que al menos se les obligara a pagar por ellas, lo que así fue ordenado. Con el mismo ahinco defendió los bosques de la isla, solicitando la prohibición de cortar madera sin permiso, aunque fuesen los dueños de las tierras, indicando que el bosque se había retirado de la capital más de 20 leguas.

Llegó a percibir la intranquilidad que se vivía en la isla con su militarización, cada vez mayor, como consecuencia de estar enclavada en la zona más conflictiva del imperio y ser esa una época de continuos ataques por parte de las potencias que competían con España. Se producía un constante choque entre los intereses locales y los de aquellos que llegaban, tanto soldados como comerciantes y burócratas. Esto hizo que el gobernador llegase a pedir que los alcaldes elegidos fuesen uno criollo de la tierra, para satisfacer a los vecinos, y otro español.

También manifestó su preocupación por la población indígena, informando como aquella oligarquía había despojado a los indios de Guanabacoa de sus tierras, legislando que se les señalase las tierras y campos necesarios para sus labranzas y crianzas de ganado.

La isla de la Tortuga seguía siendo el centro de los bucaneros y filibusteros, y Bitrián preparó su asalto en los últimos años de su gobierno. Para ello logró reunir un cuerpo de ejército de 500 lanceros, a cuya milicia se le dio el nombre popular de «cincuentena», con la que consiguió desalojarlos. Pero, como en otras ocasiones, al retirarse los españoles y quedar abandonada la isla, volvían a ocuparla los piratas. Y ahora, apoyados por el gobernador inglés de las islas de Barlovento,

resistirían un nuevo ataque que Bitrián lanzó contra ellos en 1643. Un año después terminaba su gobierno.

Ignacio Pérez Caro

En 1690 es nombrado presidente de la Audiencia de Santo Domingo y gobernador y capitán general de la isla, en cuyos cargos permanece hasta 1696. Se quedó residiendo en ella hasta el 5 de agosto de 1702, fecha en que muere, cuando preparaba su marcha a Cartagena, para tomar posesión de aquel gobierno.

Toda su etapa está marcada por la política poblacional que siguió y por las luchas sostenidas contra los franceses establecidos en la región occidental de la isla. Desde el inicio de su gobierno solicitó la llegada de familias canarias, como anteriormente había ocurrido, y que habían quedado muy diezmadas por una terrible epidemia de viruela que se extendió entre ellas. Su afán era lograr una importante población en la zona de Santiago, por ser el lugar donde más a menudo se producían los ataques de los franceses. En 1691 llegaron las primeras 18 familias, un total de 94 personas que se establecieron en aquellos lugares.

Las continuas hostilidades entre los españoles y los franceses eran habituales en esa época, y se agravaron al atacar un bergantín español la población de Petit de Goave en 1687, haciendo huir a sus vecinos, y por un nuevo incidente en el que los guardacostas españoles atraparon a dos navíos franceses, apresando a sus tripulantes. La inmediata reclamación del gobernador francés De Cussy no tuvo contestación, por lo que atacarán la villa de Santiago, destruyendo la mayoría de sus casas.

Esto vuelve a provocar una nueva reacción española, trasladándose Pérez Caro a aquella ciudad, reorganizándola y preparando las fuerzas que se encargarían de acometer el ataque de represalia. El contingente principal lo formó con un pequeño ejército enviado por el virrey de México, a los que se unieron los mosqueteros asalariados que consiguió y las famosas «cincuentenas» del país, designando como jefe de toda la expedición a don Francisco de Segura, siendo apoyado desde el mar por la Armada de Barlovento, con una fuerza importante, casi insólita para lo que era habitual.

El ataque fue dirigido contra el más importante establecimiento francés, la ciudad de Cap Français, y el 21 de enero de 1691 en la sabana de Guarico (La Limonade) se lanzaron contra las tropas francesas. Fue un encuentro muy violento y rápido, en el que perdieron la vida más de 400 franceses, entre ellos su gobernador De Cussy. Las bajas españolas también fueron importantes, 47 muertos y 130 heridos, y al día siguiente las tropas españolas entraban en la ciudad.

Aquel hecho fue seguido de constantes preparativos por ambas partes para continuar los enfrentamientos, que se producen de nuevo en 1694, después de que el nuevo gobernador francés Ducasse intentase un ataque sobre Jamaica. Los ingleses solicitan la colaboración de Pérez Caro, quien con 150 hombres espera a los ingleses en Manzanillo. Juntos avanzan sobre Cap Français arrasando todos los establecimientos franceses a su paso. Desgraciadamente para España, esta victoria tuvo poco significado. Lo que hubiese permitido la ocupación de toda la isla se perdió con la inmediata Paz de Riswick, que reconoció al Pitiguao como territorio de soberanía francesa.

Gabriel Curuzealegui y Arriola

Almirante de la Armada española, fue nombrado presidente de la Audiencia y gobernador de Filipinas en 1684. Su entrada en el gobierno estuvo marcada por los enfrentamientos entre su antecesor Juan de Vargas Hurtado y el arzobispo de Manila, monseñor Felipe Pardo, que habían dado lugar a que la Audiencia deportase al arzobispo a Lingayén, a la vez que éste había excomulgado a Vargas. El nuevo gobernador liberta al arzobispo a la vez que consigue levantar la pena canónica de Vargas. Después tiene lugar el juicio de residencia de éste, por cuyo resultado fue deportado a la isla de la Convalecencia, en el centro del río Pásig, en Manila.

Merecen destacarse dos medidas tomadas en su gobierno, ambas beneficiosas para aquel pueblo. Una fue eximir a los filipinos del impuesto sobre bienes reales, que se conocía con el nombre de «diezmos prediales», y al cual contribuían los inmuebles pertenecientes a la iglesia, las congregaciones religiosas, escuelas, cofradías y particulares, tanto españoles como extranjeros. Decidida su anulación por la Audiencia, sería después confirmada por el Consejo de Indias.

La otra medida fue disponer la gratuidad de la enseñanza en el archipiélago, a la vez que se ordenó que los maestros fuesen seleccionados entre los sacristanes o asistentes del párroco, y dar mayor atención y cuidado al estudio del español.

Curuzealegui murió sin concluir su período de gobierno, en Manila, el 27 de abril de 1689.

Diego de Córdoba Lasso de la Vega

Nacido en Sevilla, pertenecía a la Orden de Santiago. Ingresó en la Armada Real siendo pequeño, navegando durante muchos años en diversas escuadras, tanto por las aguas europeas como por las americanas, y llegó a ser general de los Galeones. Por ello, al ser elegido gobernador de Cuba, se discutió en la Junta de Guerra su nombramiento, dudándose de la capacitación de un hombre de mar para defender la plaza por tierra. Es el primer caso en aquel gobierno en que se compró por 14.000 escudos de plata el cargo.

El título se le otorgó por *Real Cédula* de 2 de abril de 1693 en «futura de gobierno», una vez que culminara Manzaneda su período de gobierno. Y una vez en él parece que no perdió oportunidad de recuperar la inversión que para él significó la compra del cargo.

Mantuvo gran interés por fomentar el corso durante todo su gobierno, bajo el cual fue acusado de estimular un continuo comercio para su beneficio. De ello y de los fraudes que cometía al sacar e introducir géneros sin registrar fue acusado por el alcalde de La Habana, don Juan del Prado y Carvajal, por lo cual éste sufrió duras persecuciones del gobernador.

Cuando llegó al mando, la plaza estaba muy mal dotada militarmente, y fueron insistentes sus peticiones para conseguir completar sus plazas, pero apenas logró nada. Coincide su gobierno con la actuación de una poderosa flota francesa que, al mando del almirante De Pointis, había enviado Luis XIV al Pitiguao, sabiéndose que La Habana y Jamaica eran sus objetivos. Ante la falta de tropas veteranas, aquel temor motivó una reacción general de los vecinos de la capital, de la que sabemos existía una compañía de caballos, cuatro batallones de lanceros a caballo y 12 compañías de milicias, incluyendo las de pardos y morenos y dos de Guanabacoa.

A su iniciativa se debe la terminación de la muralla, cerrando el recinto urbano con la sección de la bahía que faltaba, al igual que perfeccionó los terraplenes y fosos de la parte de tierra, aunque de él dicen los historiadores cubanos «que mejor marino que ingeniero, aquel trozo que hizo no tuvo la solidez necesaria». La verdad será que esta falta de solidez habría que achacársela también al ingeniero Juan de Herrera, que fue el que trabajó en aquellas obras y que al quedar suspendidas por falta de fondos, solicitó del gobernador licencia para regresar a España; al serle denegada decidió huir, con tan mala fortuna que una tempestad obligó al navío de los Galeones en que viajaba a regresar a La Habana, refugiándose en el convento de San Francisco, para ser posteriormente perdonado por el gobernador, hasta que se trasladó a Cartagena.

Después de haber sido nombrado presidente electo de la Audiencia de Panamá en 1700, cargo que no llegó a ocupar, pasa en 1703 a presidir la Audiencia del Nuevo Reino de Granada.

Pedro Antonio de Echevers y Suvisa

Caballero de la Orden de Calatrava, fue nombrado gobernador, capitán general y presidente de la Audiencia de Guatemala, recibiendo el mando el 2 de diciembre de 1724.

De su etapa como marino se sabe que siendo ya presidente electo de Guatemala propuso, mientras llegaba la hora de ocupar el cargo, establecer un astillero en Jauga, navegando él con sus navíos a las posesiones extranjeras del Caribe para conseguir los esclavos y otros materiales que se necesitasen en Cuba para su construcción, considerando que así se podría poblar y guarnecer aquella zona costera de la isla.

Como presidente de la Audiencia provocó grandes escándalos por su arbitrario proceder, mostrando muy poco respeto hacia los oidores y demás ministros de aquélla, apartándolos de los empleos y reemplazándolos. Como había sido jefe de la Armada dicen de él «que trataba a los oidores como grumetes». Llegó a tal punto su osadía que organizó otra Audiencia, presidida por él, cometiendo grandes desmanes.

Aunque las quejas de los oidores y del obispo fueron frecuentes, pasó mucho tiempo hasta que se restableció la legalidad de la Real Audiencia. El Consejo de Indias lo destituye en 1733, quedando en Gua-

temala para ser residenciado, muriendo mientras se llevaba a cabo el juicio, en diciembre de aquel mismo año. En aquella ciudad quedó su memoria en la construcción del templo de Santa Clara, levantado a su costa.

José de Ovando y Solís

Nace en Cáceres en 1693 e inicia la carrera militar en la Compañía de los Ejércitos de Extremadura para pasar después al Regimiento de la Corona. Después de ese período en los ejércitos de tierra, se incorpora en 1717 a los batallones de Marina, embarcando en el navío *San Luis*. En él realiza estudios náuticos, y aunque de nuevo regresa al Regimiento de la Corona, en 1728 aparece como teniente de navío, mandando la fragata *Génova*, en la escuadra del marqués de Mauri.

Dos años después se encuentra en Cádiz, especializándose en el estudio de la construcción naval, ideando una bomba de achicar agua para los navíos, que sería probada en la Carraca. A partir de aquí realizará toda su vida militar en la Marina, y como teniente de navío y capitán de fragata figura en las escuadras del almirante conde de Clavijo y de don Gabriel de Alderete, navegando principalmente por el Mediterráneo, hasta 1737, cuando se incorpora a los navíos de la Armada de Barlovento y cuando ésta desaparece a la escuadra de La Habana.

Era ya capitán de navío cuando por orden de aquel gobernador levanta planos e informes de las costas de la Florida y al mando de Blas de Lezo participa en la defensa de Cartagena tras el ataque que sobre aquella ciudad realizó Vernon. A su regreso a España, es ascendido a jefe de escuadra, y Ensenada le envía a inspeccionar las fortalezas y los puertos del Perú, nombrándole jefe de la Escuadra del Mar del Sur.

En 1745 se le designa como gobernador interino de Chile hasta la llegada del titular Ortiz de Rozas, interviniendo de nuevo en las fortificaciones de El Callao, en cuyo trabajo se hallaba cuando fue nombrado presidente de la Audiencia y gobernador de las Filipinas, en 1749. Parte para Acapulco, pero cuando llegó a este puerto el Galeón de aquel año ya había salido, pasando a México, no alcanzando Manila hasta el 20 de julio de 1750.

Durante su gobierno en aquel archipiélago contribuyó a su desarrollo y evolución, proponiendo el establecimiento de una compañía, logrando un activo comercio con Camboya y Siam y la explotación de las minas de hierro de Mambulao.

Igualmente, intervino en una serie de reformas en la organización del tráfico del Galeón de Manila, con el objeto de impedir los fraudes que en él se cometían e introduciendo novedades beneficiosas para aquella población en el reparto de las boletas.

En el aspecto militar creó un presidio en Cogayán, edificó una fortaleza en las Marianas, tomó posesión de la isla de Paragua e intentó poblar el presidio de Zamboanga, en la isla de Mindanao, adoptándose una posición ofensiva y logrando mediante tratados una paz concertada.

Al año de llegar a las Filipinas manifiesta sus deseos de ser relevado de aquel mando, aludiendo hallarse enfermo. Parece real que estuvo muy delicado de salud en Chile y que el clima y las vicisitudes del gobierno padecidas en las islas orientales le afectaron enormemente. Hay quien opina que lo que esperaba era un cargo de mayor relieve, como el de consejero de Indias o el virreinato de la Nueva España. Lo cierto es que en 1752 se le dio licencia para entregar el mando a Arandía y que éste llega a Manila en 1754.

Antes de abandonar Manila, Ovando fundó una Obra Pía, con cuyas rentas se celebraría anualmente la festividad de Nuestra Señora del Buen Fin y se sostendría una cátedra de matemáticas en el Colegio de los Jesuitas. Embarcó para México en el galeón *Santísima Trinidad*, que él había mandado construir, y durante la travesía recayó en su enfermedad. Así pasó varios meses en pleno océano no consiguiendo llegar a las costas americanas, pues falleció el 9 de diciembre, ya cerca de California.

José Basco y Vargas

Nacido en Ronda en 1731, en una familia andaluza de marinos, ingresó en la Escuela de Guardias Marinas de San Fernando en 1750, iniciando de inmediato sus navegaciones tanto por el Atlántico como por el Mediterráneo en diversas escuadras alcanzando el grado de alférez de fragata.

Como teniente de fragata interviene en el asedio que sufrió La Habana en 1762, y en 1766 es nombrado capitán general y presidente de la Audiencia de Filipinas, cargos que ejerció durante más de nueve años, ascendiendo durante ellos a capitán de navío y a brigadier.

Después de un largo viaje por la ruta del cabo de Buena Esperanza llegó a Manila en la fragata *Astrea* el 25 de julio de 1778, tomando inmediatamente posesión de su cargo. Siguiendo las instrucciones que llevaba, puso en práctica las órdenes que se le habían dado, informando acerca de las reformas que eran necesarias establecer un año después.

Propuso una división del gobierno del archipiélago por su gran extensión territorial y por la multiplicidad de funciones que tenía que ejercer. Según él debía de haber un gobierno superior, con capital en Manila, que abarcase las islas de Luzón, Mindoro, Manriduque, Tablas, Romblón, Sibuyan, Luban, Manicaban, Isla Verde y Catanduanes; y otros tres, dependientes de él, dirigidos por oficiales de alta graduación y que residirían en Cebú, Iliolo e Iligan, y que atenderían al fomento de los productos de cada territorio bajo su mando.

En cuanto al régimen económico, proponía crear cargos de administrador, contador y tesorero en cada uno de esos gobiernos, dando cuenta anual a la Contaduría Mayor de Manila. Y para este gobierno consideraba necesario el aumento de personal para llevar todas las cuestiones, tanto políticas, gubernativas como militares.

Para los asuntos judiciales abogaba por la creación de un teniente de gobernador, como en La Habana, que sería un ministro togado que resolviese en primera instancia, con apelación al gobierno de Manila y a la Audiencia de México, debiéndose constituir una Sala de ésta en Acapulco, para que a la llegada de la nao se tratasen las apelaciones de Filipinas, y para las apelaciones de Manila proponía que el gobernador contase con dos asesores letrados.

A su juicio, la Contaduría Mayor funcionaba bien, sin necesitar reforma, pero había que suprimir al factor por una plaza de contador de tributos.

Propuso también, para terminar con la multitud de ladrones y salteadores que infestaban las distintas provincias, sobre todo las de Pampanga, Bulacán y La Laguna, se crease un Juzgado de la Acordada, semejante al de México, que a su vez sirviera para reprimir el contra-

bando de vino y bonga, ramos que deberían pasar a la administración en vez de arrendarse.

Y en el aspecto militar indicaba que se reforzase la guarnición con un regimiento fijo, formado en España con voluntarios, de forma que sus componentes, una vez que pasasen unos años en la milicia, quedasen allí como pobladores.

En estos capítulos de reforma proponía también, como muchos de sus antecesores en el gobierno, cambiar el sistema que se seguía para el repartimiento de las boletas. Era un gran abuso el que mantenían los militares, eclesiásticos, viudas y los vocales del Consulado, que vendían las boletas que les correspondían a comerciantes e intermediarios. Su parecer era que el gobierno las vendiese directamente a los comerciantes a un precio único de 100 pesos cada una.

Fue muy optimista en cuanto a la creación de una industria filipina, considerando que se debía de prohibir al comercio embarcar tejidos que no fuesen fabricados allí, para que así se estimulase la producción del país. Para ello se crearía una compañía que se dedicaría a impulsar ese tipo de industria textil, contando para ello con los fondos de las Obras Pías.

Algunos de los proyectos expuestos eran extraordinariamente revolucionarios, y lógicamente chocaban con los intereses de una importante clase social, que dominaba la nao de Acapulco, por lo que nada de lo que propuso se pudo poner en práctica. Tal desengaño se llevó cuando publicó en 1779 su *Plan General Económico*, del que nadie se dio por enterado. Y lo mismo le ocurrió cuando se promulga el Reglamento del Comercio Libre. A pesar de ello insistió en la publicación de *Recuerdo Amigable*, y no cejando en su empeño consiguió algunos logros importantes durante su gobierno.

Puede decirse que gracias a él y a su política las rentas reales alcanzaron cifras importantes, con la creación de algunas que hasta entonces no existían, como la alcabala y la de los naipes y la pólvora, y el incremento de otras, como el almojarifazgo y los tributos, fruto del importante desarrollo económico y comercial que supo alcanzar.

Durante su gobierno se fundó también la Sociedad Económica de Filipinas, en 1781, antes que ninguna de las americanas, que aportó importantes consecuencias económicas, y se logró la conquista pacífica de las islas de los Batanes, estableciendo en ellas misiones de dominicos. Desembarcó en el puerto que hoy se llama Santo Domingo Vas-

co, y por esa hazaña se le distinguió con el título de vizconde de San Ildefonso y conde de la Conquista de las islas Batanes.

De regreso a España fue nombrado jefe de Escuadra en 1789, y después gobernador de Cartagena y del Puerto de Santa María, renunciando a ambos cargos y obteniendo licencia para residir en Málaga, en cuya ciudad falleció en 1805.

José Diguja

Experto militar y marino, fue nombrado presidente de la Audiencia de Quito en 1767.

Una de las misiones más sobresalientes de su gobierno fue pacificar los ánimos tras la llamada Sublevación de los Barrios de Quito, como consecuencia del estanco del aguardiente y el establecimiento de la Aduana.

Tuvo que sofocar también otro levantamiento, éste de los indios de Tabacundo y Otavalo, provocado igualmente por nuevas contribuciones. En ambas actuó con gran prudencia, suspendiendo las pesquisas que se seguían en la Audiencia contra los sublevados, logrando así la paz y la confianza de los vecinos.

Con el mismo trato y prudencia intervino en la reorganización fiscal de la Hacienda Real, revitalizándola. También le tocó intervenir en la expulsión de los jesuitas de aquella provincia, para lo cual tomó firmes medidas para evitar conflictos populares, ordenando que saliesen todos —182— el mismo día. Entre ellos el gran historiador Juan de Velasco, autor de la *Historia del Reino de Quito*.

José Solano y Bote

Nacido en Zurita, Cáceres, en 1725, inició su carrera militar como guardia marina en la Escuela de Cádiz en 1742, pasando a formar parte de las escuadras del marqués de la Victoria y de don Francisco Liaño. Recién incorporado a la Armada tomó parte en el combate naval del cabo Sicié, en 1744, contra la armada inglesa del almirante Matews, siendo nombrado alférez de navío.

Desde 1749 a 1753 estuvo en Francia e Inglaterra, acompañando a Jorge Juan, estudiando marina de guerra, siendo designado posteriormente para formar parte de la comisión de límites entre las posesiones españolas y portuguesas en América, lo cual le llevó a realizar diversas navegaciones por los ríos Orinoco, Casiquiare y el Negro.

Aquella misión le ocupó siete años, superando las dificultades geográficas de aquel territorio, a las que hay que añadir la actitud de algunas de aquellas tribus indígenas, que impedían tanto el paso de los portugueses como de los españoles por su región. Intervino en el sometimiento de esos pueblos al dominio español.

Al regreso de aquella misión ascendió a capitán de fragata, y fue nombrado capitán general de Venezuela. Una grave epidemia de viruela conmovió extraordinariamente su primer año en aquel gobierno, causando en Caracas más de 1.000 muertos y abandonando la capital todo aquel que tenía alguna posibilidad.

Desaparecida aquella calamidad, llevó a cabo algunas medidas militares, organizando aquellas fuerzas y creando la Compañía de Nobles Aventureros, formada por miembros de la nobleza criolla. Era el momento en que comenzaba a manifestarse el antagonismo entre los criollos y los europeos, aspirando ambos a ocupar los altos cargos, tanto civiles como militares, teniendo que intervenir el gobernador en la polémica en distintas ocasiones.

Mantuvo una constante lucha contra el contrabando durante su etapa al frente de la Capitanía, llegando a apresar hasta 103 embarcaciones que lo practicaban, gracias a la gran actividad que dio a los navíos guardacostas y desalojando a los ingleses de aquellas aguas.

De aquí pasó al gobierno de la Presidencia de la Audiencia de Santo Domingo en 1770 y de su Capitanía General. También en esta misión se caracteriza por la lucha que mantiene contra el contrabando que se realizaba desde la región francesa de la isla. Para ello guarneció toda la frontera con fuertes contingentes militares.

Otra de sus actuaciones fue intervenir en la cuestión de delimitar la frontera de la isla con Francia, consiguiendo una detallada descripción de los límites, en la cual se basó posteriormente el Tratado de Aranjuez.

Propuso durante su gobierno una serie de medidas para el fomento de la agricultura, especialmente el tabaco, disponiendo hacer nave-

gable el río Yuma, para transportar las cosechas desde Santiago y la Vega al puerto de la capital.

Finalizada la comisión de límites, solicitó el relevo de aquel gobierno, concediéndosele en 1778 así como el nombramiento de brigadier de la Armada. Una vez en España se le designa como jefe de la escuadra de El Ferrol, interviniendo como tal en la guerra contra Inglaterra, confiándosele en 1780 una nueva misión americana: la de conducir una expedición de 12.000 hombres para intervenir en la reconquista de Florida, por lo que fue nombrado teniente general, y terminada la guerra se le concede el título de marqués de Socorro.

Permanece en las aguas del Caribe los siguientes años, haciéndose cargo también del Apostadero de La Habana con diversas acciones navales en la nueva guerra que se mantiene con Inglaterra. Cuando ésta termina regresa a España, otorgándosele la dignidad de consejero de Estado y en 1802 la graduación de capitán general de la Armada al asignarle la misión de acompañar a España a la princesa María Antonia, primera esposa de Fernando VII.

Con todos estos honores y muchos años de edad muere en Madrid en 1806.

José Domas y Valle

Perteneciente a la Orden de Santiago, había nacido en Cartagena en 1717. Entró a servir en la Marina como soldado en los batallones de las Galeras en 1737, sirviendo en ellas en el Mediterráneo.

En 1743 era jefe de Escuadra, participando con ese grado en muchas acciones en aguas americanas, entre ellas la toma de Panzacola. En 1786 fue nombrado gobernador de Panamá, ejerciendo aquel cargo hasta 1793, coincidiendo su gobierno con la estancia en aquellas costas de la expedición científica de Malaspina, haciéndose en ella diversos estudios científicos así como en la ciudad de Panamá.

De aquel gobierno fue promovido, en 1794, a la presidencia de la Audiencia de Guatemala, cuyo cargo ocupó hasta 1801. Al finalizar su mandato se quedó viviendo en aquella ciudad, donde murió el 9 de octubre de 1802, a los 85 años de edad.

Francisco Muñoz de San Clemente

Era caballero de la Orden de Calatrava, y en 1795 se hallaba en Filipinas como subinspector general de la Marina.

En 1805, ya ostentando el grado de brigadier, llega al Perú como presidente de la Audiencia del Cuzco, en lugar del marqués de Casahermosa. Se introdujo la vacuna de la viruela durante su gobierno. Permaneció en aquel cargo hasta su muerte, acaecida en junio de 1809, obstentando el grado de jefe de Escuadra.

Recién llegado a Cuzco descubrió en la ciudad una conspiración tramada por Aguilar y Ugalde, que fueron juzgados y sentenciados a muerte por la Audiencia.

Joaquín de Molina

Nacido en Sevilla, ingresó como guardia marina en el Departamento de El Ferrol en 1767. Con los distintos grados que fue alcanzando, desde alférez de fragata en 1770 hasta brigadier en 1802, navegó y formó parte de diversas escuadras. Con don Luis de Córdova actuó en las dos campañas del Canal de la Mancha durante la guerra con Inglaterra; con la de don Pedro Castejón en Argel, e interviene en el Pacífico entre 1794 y 1798.

En 1802 es acendido a brigadier, y en 1804 se le nombra comandante del Apostadero de El Callao, e inspector de la Escuela Náutica, cargos que no sabemos por qué no llegó a desempeñar, permaneciendo en la Península. Los acontecimientos de 1808 le cogen sirviendo en la Carraca, e interviene en la rendición de la escuadra francesa del almirante Rosilly.

En 1810 se le nombra presidente de la Audiencia de Quito y capitán general de aquella provincia, en plena insurrección de aquella zona. Después de una breve estancia en Guayaquil se dirigió a Cuenca, por las circunstancias que se vivían en Quito, donde facciones distintas independentistas intentaban hacerse con el poder.

Ante esta situación, Medina intentó ser reconocido por la Junta de Gobierno, que se había establecido en Quito, sin conseguirlo, porque ésta se apoyaba en un comisionado que había llegado de la Regencia. Es por ello por lo que el presidente establece la Audiencia en

Cuenca, por entonces suprimida, y ante la actitud que tomó amenazando con una gran guerra se malograron las tentativas de llegar a un acuerdo, que había promovido el gobernador de Guayaquil.

Todo aquello dio lugar a diversas actividades bélicas, con resultados de variada fortuna. Esto y los muchos problemas que tuvo que afrontar le afectaron la salud y fue relevado del cargo. En el oficio que comunica al cabildo de Cuenca dice que se separaba del mando «para que recibiesen en paz a sus hermanos de Quito».

Después de una larga permanencia en Lima, reponiéndose de su enfermedad, regresó a España, donde fue nombrado ministro del Supremo Consejo del Almirantazgo en 1817, y en 1820 del Tribunal Especial de Guerra y Marina, falleciendo en ese cargo en 1821, a los 71 años de edad.

Antonio Pareja

Nacido en Cabra, Córdoba, sintió desde pequeño atracción por la Marina, sentando muy joven plaza de guardia marina en Cádiz, en 1771, y como tal navega en varias escuadras en las expediciones que en esos años se realizaron a diversos lugares de las costas del norte de África.

En 1797 nos lo encontramos interviniendo en el combate naval del cabo de San Vicente, mandando la fragata *Perla*, y dirigiendo la *Argonauta* participa en la batalla de Trafalgar, en la cual fue herido y perdió su nave.

Fue ascendido a brigadier en 1805, formando parte con ese grado en la rendición de la escuadra del almirante Rosilly. En 1810 se le otorga el mando de todas las fuerzas navales de la isla de León; y en julio de ese mismo año se le nombra presidente de la Audiencia y capitán general de Chile.

Aquella provincia se hallaba ya en plena insurrección, y el virrey del Perú le ordenó el mando de una expedición sobre Chiloe y Valdivia, desde donde debería organizar las tropas para llevar a cabo la campaña contra los sublevados. Salió de El Callao el 12 de diciembre de 1812, alistando una división en Chiloe, la cual reforzó con gente de Valdivia, llegando a reunir 2.000 hombres. Con ellos desembarcó en el puerto de San Vicente, tomó Talcahuano y se dirigió sobre Concep-

ción, consiguiendo hacerse dueño de toda la provincia sin encontrar mucha resistencia.

Esto le dio ánimos para continuar la campaña, y sin esperar refuerzos de Lima se dirigió sobre Santiago, fracasando y viéndose obligado a retirarse a Chillán. Talcahuano vuelve a ser recuperada por los independentistas y capturarán un navío que había llegado en ayuda del gobernador desde Perú. Los sufrimientos y reveses que sufre en la guerra le hacen perder la salud, y muere en 1813 en plena campaña.

José Bustamante y Guerra

Había nacido en Ontaneda, Santander, en 1759, sentando plaza de guardia marina en el Colegio de Cádiz en 1770. Hace sus primeras navegaciones con destino en el Mediterráneo, ascendiendo a alférez de fragata, sosteniendo continuos encuentros con los berberiscos.

Después realizó un viaje a las Filipinas, en la urca *Santa Inés*, siendo atacado y apresado por un navío inglés en la ruta de regreso, y conducido a Cork, donde permaneció hasta restablecerse de las heridas sufridas. Pasó después a servir en la escuadra del general don Luis de Córdova, interviniendo en la batalla del estrecho de Gibraltar contra los ingleses en 1782, ascendiendo por ello a teniente de navío.

En 1789 era ya capitán de fragata, y se le da el mando de la corbeta *Atrevida*, que en unión de la *Descubierta* realizan la famosa expedición científica dirigida por don Alejandro Malaspina. Salieron de Cádiz y después de avistar la isla de la Trinidad recorrieron toda la costa sudamericana fondeando en Montevideo, levantando un plano del Río de la Plata. Después continuaron por toda la costa patagona, reconocieron las Malvinas y pasaron al Pacífico por el cabo de Hornos, tocando en las islas de Juan Fernández y posteriormente en los puertos de Arica, El Callao, Guayaquil, Panamá y Acapulco.

Después de una larga permanencia en México siguieron por sus costas nórdicas hasta alcanzar Alaska, regresando desde allí a Acapulco, internándose en las aguas del Pacífico, dirigiéndose a las islas Marshall, Marianas y Filipinas, desde donde regresan a El Callao, y también por el cabo de Hornos retornan a España. Era el año 1791, y Bustamante es ascendido a capitán de navío y luego a brigadier en 1795.

Al año siguiente —1796— es nombrado gobernador de Montevideo y comandante general de los bajeles del Río de la Plata. Su labor en aquel gobierno estuvo llena de dificultades, al coincidir con la guerra contra Inglaterra, teniendo que defender desde su puesto los intereses del comercio español en aquellas aguas. A su regreso a España fue hecho prisionero por los ingleses en un encuentro que sostuvieron, cuando ya la paz entre ambas naciones había sido firmada.

Su actitud, al no reconocer a José I como rey, le obligó a huir de Madrid, presentándose a la Junta Central en Sevilla, por lo que fue recompensado con el grado de teniente general, y se le confirmó como miembro de la Junta de Indias.

En 1808 se le nombra presidente de la Audiencia de Charcas y de inmediato de la del Cuzco, sin que acuda a ejercer ninguno de esos cargos, pues fue nombrado también presidente de la Audiencia y capitán general de Guatemala. Gobierna en él desde 1811 a 1818, y como en Montevideo, en una etapa llena de dificultades por los movimientos independentistas, actuando con gran rigor, inflexible y mucha dureza, intentando con ello infundir el terror en la población. Ello motivó que se produjesen más insurrecciones, a las que se opuso siempre con fuertes castigos, que no eran contemplados en las disposiciones que recibía de la Corte.

Al cesar en aquel cargo pasó a La Habana, regresando a Cádiz en 1819, siendo nombrado director general de la Armada hasta la creación de la Junta de Almirantazgo. Falleció en Madrid en 1825.

Domingo Monteverde

Nacido en La Laguna, ingresó como guardia marina en Cádiz en 1789. Después de diversas navegaciones que le van proporcionando los primeros ascensos, siendo teniente de fragata interviene en la batalla de Trafalgar, en la cual resultó herido y hecho prisionero.

Durante una posterior estancia en Cádiz formó parte de la escuadra que hizo rendir a la francesa del almirante Rosilly, para pasar en 1810 a La Habana y Puerto Rico, y desde allí fue destinado a Venezuela, en plena guerra de la Independencia Americana, interviniendo en gran cantidad de acciones bélicas, en diversas ocasiones al mando del brigadier Ceballos. Consiguió importantes victorias contra los in-

surrectos, siendo la más destacada la ocupación de Valencia, lo que le hizo alcanzar el grado de capitán de navío y el nombramiento de capitán general de Venezuela y presidente de la Audiencia de Caracas en 1812.

Desde aquel cargo le correspondió seguir luchando en aquella guerra, con nuevos triunfos en Maracay y en Puerto Cabello, hasta que en 1813, Simón Bolívar, ya jefe de los independentistas, inicia la ofensiva, sufriendo el presidente graves heridas en los encuentros que sostuvo con aquellas tropas, que le obligaron a entregar el mando.

Sale hacia Puerto Rico, y después de un largo periodo de recuperación en aquella isla regresa a la Península, ascendiendo en 1817 a brigadier. Repuesto totalmente de sus heridas, en 1823 es nombrado capitán general de Puerto Rico, cargo que no aceptó alegando motivos de salud. En 1824 es ascendido a jefe de escuadra, y al formarse la Brigada Real de la Marina, al refundirse los cuerpos de artillería e infantería de marina, se le pone a su frente como coronel general en 1827.

Ocupando ese cargo sufre las consecuencias políticas del movimiento revolucionario que se produce en aquel regimiento, en el departamento de Cádiz, cayendo prisionero de sus propios oficiales, hasta que fue sofocada la rebelión y continuó en tal puesto, hasta su muerte acaecida en San Fernando en 1832.

Jorge Gardoqui de Faravaveitia

Nació en Bilbao, ingresando en la Marina muy joven, en 1775, como guardia marina, navegando desde un principio en diversas escuadras. Participó en la desgraciada expedición a Argel, dirigida por Alejandro O'Reilly, para posteriormente intervenir en varias acciones americanas en el golfo de México y en las Antillas. Y con la escuadra del marqués de Casa Tilly participa en la expedición a Brasil.

En 1782, y como teniente de fragata, interviene en el combate naval sostenido con los ingleses cerca de Gibraltar, y con la escuadra de don Antonio de Córdova en el reconocimiento del estrecho de Magallanes. Participó también en la batalla de Trafalgar, siendo ascendido tras ella a brigadier. Y en 1810 obtiene su primer cargo en América al ser nombrado comandante del Arsenal de La Habana, donde desarrolla

una gran actividad que resultó muy eficaz para la Marina allí concentrada, permaneciendo al frente de dicho puesto hasta 1812.

Al año siguiente es nombrado capitán general, gobernador y presidente de la Audiencia de Filipinas, donde fue ascendido a jefe de escuadra. Uno de sus primeros actos de gobierno fue la proclamación solemne de la nueva Constitución, que tuvo lugar el 17 de abril de 1813, y que concedía a los filipinos iguales derechos civiles y políticos que a los españoles de la Península. Pero estos derechos no suponían la abolición del tributo y la prestación personal, lo que hizo que el gobernador tuviese que expedir una proclama aclarando los puntos, que naturalmente no satisfizo.

Aquellas cartas constitucionales, con sus nuevas tendencias mercantiles, decretaban la abolición del Galeón de Manila y el intercambio que suponía, autorizándose a los filipinos a iniciar un comercio con embarcaciones particulares y en abierta competencia. Esto dio lugar casi de inmediato al establecimiento de casas comerciales, alcanzándose un gran desarrollo agrícola en todos los cultivos, dejándose sentir sus beneficiosos efectos.

Todas las complicaciones que motivaron el desarrollo de estas nuevas normas forman parte del gobierno que le tocó presidir a Gardoqui. Y lo mismo el tremendo descontento que provocó tres años después la abolición de aquella Constitución, y que llegó a manifestarse en forma violenta en la región de Ilokos, precisando enérgica intervención del gobierno de Manila.

La abolición del monopolio del tabaco y la restauración de la Compañía de Jesús son otros dos episodios de su gobierno, en el cual muere Gardoqui en 1816.

Pascual de Enrile y Alcedo

Nació en Cádiz en 1772, sentando plaza de guardia marina en el Departamento de El Ferrol, prestando diversos servicios en el ejército de tierra durante la guerra de la Independencia.

En 1815 vuelve a la Armada, dándosele el mando de la escuadra que escoltó al ejército del general Morillo a Colombia, interviniendo en varias acciones de aquella guerra de Independencia y distinguiéndose en el sitio y rendición de Cartagena de Indias.

A su regreso a España es nombrado presidente de la Audiencia de Filipinas y capitán general, jurando su cargo en Manila el 23 de diciembre de 1830. Se distingue su gobierno por los esfuerzos que desplegó en la mejora y desarrollo de los medios de comunicación de aquel país. Pretendió acercar a las distantes islas del gobierno de Manila, asegurando así una mejor y más eficaz administración de todo el archipiélago.

Para ello realizó muchos viajes por toda la isla de Luzón, en compañía de José María Peñaranda, ingeniero militar y pariente suyo, cuyos mapas constituyeron un gran aporte para la confección de la primera carta geográfica de Filipinas.

Impulsó en aquella isla la construcción de una serie de carreteras y estableció un servicio permanente y regular de correo postal. La primera línea se instala a través de las provincias de La Laguna, Batangas, Tayabas, Camarines y Albay, y posteriormente se inició el de las provincias norteñas de Bulakan, Pampanga, Pangarinan, Ilokos Sur y Norte y Cagayán.

También promovió el gobernador la instalación de una serie de imprentas, y fruto de ese trabajo fue la colección de vocabularios y gramáticas que se editaron de los distintos dialectos de las islas.

Especial relieve tiene el hallazgo en Caraga del árbol del caucho, dando Enrile instrucciones para su desarrollo. Prohibió su tala y ordenó su búsqueda en otras zonas. El descubrimiento contribuyó al auge económico de las islas, con lo cual los ingresos nacionales fueron suficientes para las necesidades del gobierno y del pueblo en general. Filipinas contaba en esos momentos con una población superior a los 3.000.000 de habitantes.

Al ser nombrado diputado en las Cortes españolas abandona aquellas islas el 28 de febrero de 1835, muriendo en Madrid cuatro años después.

Miguel Tacón y Rosigue

Nacido en Cartagena en 1777, entró a servir en la Compañía de Guardias Marinas de aquel distrito. Intervino con este grado en la defensa de la plaza de Orán en 1791, participando en otras muchas ac-

ciones en el Mediterráneo, tanto practicando el corso como convoyando navíos.

En 1806, ya ostentando el grado de brigadier, fue nombrado gobernador de la provincia de Popayán, cayendo prisionero de los ingleses en las bocas del río Magdalena cuando iba a tomar posesión del mando. Fue liberado en Cartagena de Indias.

Su gobierno coincide con los brotes independentistas de aquella zona, complicando su labor las continuas insurrecciones que se producían y que motivaban constantes acciones bélicas. De acuerdo con el virrey de Santa Fe ocupó militarmente Pasco, impidiendo la entrada en aquella provincia de las tropas enviadas desde Quito.

Pero, al final, no pudo sostenerse en el gobierno, marchándose a Lima, donde Goyeneche le envió a diversas misiones a Oruro y Potosí. Aquí llegó a actuar como gobernador, y marchó sobre Chuquisaca, donde se había producido otro levantamiento.

Como presidente interino de aquella Audiencia actúa al frente de las tropas realistas contra los guerrilleros de aquella zona, a los que vence en el Cerro de las Carretas. En aquel cargo, por la situación que se vivía, cada vez más complicada, se mantiene hasta 1816, año en que obtiene licencia para volver de nuevo a Lima, con intención de regresar a España. Y así lo hace, con comisión del virrey Pezuela de informar sobre la situación en que se hallaba aquel territorio, intentando conseguir el apresto de una gran expedición al Río de la Plata, como único remedio de contener a los independentistas.

En España se le confirió la capitanía general de Puerto Rico, la cual no aceptó, pasando al gobierno del Puerto de Santa María. Posteriormente fue nombrado capitán general de Cuba, en 1834, gobierno también muy accidentado y en el que intervino con medidas muy rigurosas y extremas.

Aquí mantuvo una política de represión y de hostilidad hacia los cubanos, tal como se le había ordenado por el gabinete de Martínez de la Rosa. Siguiéndolo atendió a los acusadores de José Antonio Saco, y sin más trámites ni oírlo a él, dictó su destierro a la villa de Trinidad el 17 de julio de 1834. Esta fecha está marcada en la historia cubana como el fin de una larga política tolerante, que habían seguido sus antecesores en el gobierno, y el inicio de otra de facultades decisorias.

El motín de la Granja, por el que María Cristina fue obligada a restablecer la Constitución de 1812, provocó en Cuba una dura hosti-

lidad entre Tacón y el gobernador de Santiago, el brigadier Lorenzo. Éste ordenó en su zona el restablecimiento de la Constitución, considerando Tacón que había sido una extralimitación en sus poderes, teniendo que huir. La Carta constitucional no se restaura en Cuba, y también consiguió que los diputados cubanos fuesen rechazados en las Cortes españolas de 1837.

Los historiadores cubanos dicen de él que, como todos los tiranos, suplirá la falta de libertad con obras públicas. Con él La Habana sufrió grandes transformaciones, llegándose a decir que era «una ciudad nueva, rozagante, brotada del fondo del mar, como la diosa de la belleza de los fanáticos griegos».

Mantuvo también durante su gobierno una dura polémica con el conde de Villanueva, jefe del partido criollo. El hecho de que éste fuese el gran constructor de los ferrocarriles cubanos creó una situación insostenible entre él y el capitán general. Esta polémica, según Pezuela, «que era en La Habana muda y decorosa, encendió en Madrid una llama constante, alimentada por opúsculos y folletos de partidarios de unos y otros».

Con todo ello, Tacón fue perdiendo terreno, y un diputado llegó a decir en las Cortes que el gobernador de Cuba «había inaugurado en la isla un régimen de cementerios». Fruto de todas esas disputas fue su relevo, abandonando el cargo en vez de «como un jefe en desgracia, salió del palacio proconsular el 22 de abril de 1838, en carroza dorada, como los héroes romanos de la época de los Tarquinos».

Las acusaciones vertidas contra él son muy fuertes, considerándolo responsable de haber destruido los lazos políticos que unían Cuba con España. Sin embargo, la Corona le premió con el incongruente título de marqués de la Unión de Cuba.

Capítulo VI

GOBERNADORES MARINOS

Dentro del sistema de organización de las Indias, según fue avanzando la colonización, se hicieron divisiones territoriales en provincias, a cuyo frente se ponía a un gobernador, que con frecuencia unía a este título el de capitán general, lo que le daba una competencia mayor.

En un principio los gobernadores recibían el título en las capitulaciones que firmaban para su descubrimiento, conquista y colonización. Después, desde la segunda mitad del siglo XVI, fueron desplazados por los designados por el rey directamente para un período determinado de tiempo.

En el XVII comienzan a venderse estos cargos, y así se mantiene a lo largo de todo aquel siglo, hasta comienzos del XVIII. Aunque no estaban incluidos entre los oficios vendibles, se concedía mediante «un servicio o un donativo gracioso», y en muchos casos se otorgaban antes de que venciese el tiempo del que lo estaban ejerciendo y con la facultad de poderlo transmitir a otra persona.

Aunque la modalidad fue considerada perjudicial para el buen orden gubernativo y se intentó acabar con el sistema, persistió durante todo el largo período que hemos referido.

Recaían ordinariamente en personas que habían prestado sus servicios a la Corona, bien en la administración o en el ejército. Y su función era el gobierno directo de su distrito. Recibían directamente las órdenes de España y se comunicaban con la metrópoli sin intervención del virrey ni de la Audiencia, aunque éstos, en casos necesarios podían imponerles órdenes.

Su nombramiento iba acompañado del de capitán general. Este título, como suprema autoridad en una capitanía general, como institu-

ción político-administrativa, aparece a finales del siglo XVIII antepuesto al de gobernador, en cuanto el que lo posee tiene ese cargo como el más importante, y es una consecuencia del continuado nombramiento de jefes militares para esos puestos de gobierno. Sin duda, en esa época la mayor preocupación era la misión militar sobre cualquier otra.

Y, como ya hemos referido con los virreyes, aún en las gobernaciones de amplias fronteras marítimas, como por ejemplo en los casos de las establecidas en las distintas islas antillanas, el porcentaje de militares de ejércitos de tierra ocupando los cargos gubernativos es mucho más elevado que el de marinos. Citamos a continuación los más destacados de éstos.

Al igual que hicimos con los presidentes de las Audiencias, hemos seguido un orden cronológico, atendiendo a la fecha en que iniciaron sus gobiernos.

Felipe Gutiérrez

En 1534 fue nombrado gobernador de la provincia de Veragua, con los límites «desde donde acaban los límites de la gobernación de Castilla del Oro, llamada Tierra Firme... hasta el cabo de Gracias a Dios». Es decir, todo el territorio actual de Costa Rica y Nicaragua por la costa atlántica, sin que se señale delimitación en la del Pacífico.

Durante su gobierno recorrió toda la costa visitando la bahía de Zorobaró (bahía del Almirante) y la isla del Escudo, fundando allí la colonia de la Concepción, en 1537, hacia los ríos Belén o Veragua, que fue después abandonada. También durante su etapa y por su mando los capitanes Alonso Calero y Diego Machuca salieron de la laguna de Nicaragua y descubrieron el Desaguadero (río de San Juan).

Pedro Menéndez de Avilés

Nacido en Avilés en 1519, era caballero y comendador de Santa Cruz de la Zarza, general de la Armada de las Indias, adelantado de la Florida, gobernador de Cuba y capitán general de la Armada del Mar Océano.

Desde pequeño se sintió atraído por el mundo de la mar, sentando plaza de grumete en una escuadra que se preparaba en Santander dirigida contra Francia, y en ella permaneció durante dos años, adquiriendo grandes conocimientos náuticos por su constante interés en todo aquello. Vuelto a Avilés consiguió atraerse a muchos de aquellos vecinos, conocidos suyos, y con él embarcaron en un patache, que compró con lo que le había correspondido de la herencia de su padre, para hacer el corso, distinguiéndose en gran cantidad de ataques que efectuó contra navíos franceses.

Su fama alcanzó tal prestigio que el emperador Carlos V le proporcionó la fuerza suficiente para que limpiase de corsarios extranjeros aquellas costas, alcanzando tantos éxitos que Felipe II lo nombró general de la Armada de la Guarda de las Indias, cargo que ostentó desde 1556 a 1564, consiguiendo en ese largo período de tiempo no perder ni un solo navío de los muchos que tuvo que escoltar.

Después de ciertos problemas que tuvo con la Casa de la Contratación, que le significaron hasta el apresamiento, fue nombrado para dirigir una expedición que realizase la misión de rechazar los establecimientos franceses que se habían producido en la costa de la Florida. Con un galeón de la Armada y 10 embarcaciones suyas, tripuladas por 1.116 hombres, sale de Cádiz teniendo un viaje muy accidentado; a la salida de Canarias un huracán dispersó la armada, reuniéndose de nuevo parte de ella en Puerto Rico. Desde allí se dirigió directamente a las costas de la Florida, y en unas acciones que han sido muy criticadas por la dureza con que actuó, acabó con los asentamientos franceses que habían establecido en Fort Carolina, cerca de la actual Jacksonville. Luego estableció dos colonias, Santa Elena, en la actual isla de Parris, en Carolina del Sur, y San Agustín. Fueron los dos únicos núcleos importantes, fracasando al intentar establecer otras poblaciones.

Ante este logro en 1565 fue nombrado adelantado de la Florida y capitán general de la Armada para la Guarda de las costas de las Indias. Su misión sería limpiar de corsarios franceses no sólo las tierras del Caribe, sino también sus aguas. Fue la figura dominante de aquella zona durante la década de los sesenta, teniendo como su base de operaciones La Habana, en cuyo puerto entraba y salía constantemente. Esto motivó una pugna constante con el gobernador García Osorio, a quien llegó a decir «mi presencia aquí no conviene». Aquella difícil situación terminó cuando nombraron a Pedro Menéndez gobernador de

Cuba en 1567, con la facultad de designar lugartenientes durante sus ausencias para seguir como general de la Carrera de las Indias y adelantado de la provincia que acababa de conquistar.

Estos tenientes fueron Diego de Ribera, su sobrino Pedro Menéndez Márquez, Juan Alonso de Nabia, también pariente suyo, y Sancho Pardo Osorio.

Durante su gobierno en Cuba dispuso la construcción del castillo de la Fuerza de La Habana, y ordenó el trazado de una carta náutica de la derrota de La Habana a la Florida, señalando todas las islas, cayos y arrecifes de toda aquella zona.

En marzo de 1571, el Consejo de Indias, que, como otras instituciones de la metrópoli, nunca lo vieron bien, aconsejó su destitución del gobierno de Cuba, para mejoramiento por la administración de la isla y de la defensa de La Habana. Las acusaciones que pesaban sobre él y sus asturianos eran que intervenían en el gobierno municipal, que toleraban el contrabando y estorbaban las comisiones de los oficiales de la Real Hacienda.

Como consecuencia de ello «fue descargado del gobierno» y regresa a la Península, permaneciendo al servicio de la Armada, y ejerce la capitanía general de la costa occidental de la Península. Era el año 1572, cuando ya se pensaba en el proyecto de invasión de Inglaterra, y con esa misión pasa a Santander a dirigir la preparación de la escuadra. Más de 300 velas y 20.000 hombres tenía reunidos cuando cayó enfermo y murió, víctima del tabardillo, el 17 de septiembre de 1574.

Francisco García Osorio

Natural de Ocaña, se formó como marino en la Escuela de Mareantes de Triana, en Sevilla, y en la expedición de Hernando de Soto a la Florida acude como capitán de uno de los bajeles.

En 1565 es nombrado gobernador general de Cuba, en los años en que Pedro Menéndez de Avilés tenía la isla como base de sus operaciones en la Florida y en todo el Caribe. Parece que ambos marinos habían tenido desavenencias en Sevilla, y ésa pudo ser la causa de que le escatimara la ayuda que allí tenía que prestarle como gobernador, a la vez que parece que también intentó seducir a los soldados de Avilés

para que desertasen de aquella armada y se quedasen como vecinos en La Habana.

Los triunfos posteriores del adelantado en la Florida hicieron que las quejas de éste obligasen a Osorio a acudir a Madrid a dar cuentas de su conducta en el Consejo de Indias, cesando en aquel gobierno.

No obstante ser muy breve su período de gobierno, sólo tres años, se preocupó por precipitar los trabajos de la Fuerza, subsanar deficiencias y errores que se habían cometido en aquellas obras, imputados a su predecesor Diego de Mazariegos, y por reforzar la guarnición.

Pedro Menéndez Márquez

Asturiano como su tío Pedro Menéndez, desde muy joven sirvió en la Marina, navegando en muchas ocasiones en la Armada de la Carrera de las Indias. En 1557, siendo maestre de un navío, fue apresado por los franceses en el viaje de retorno, cerca del cabo de Santa María.

Su tío lo nombró su lugarteniente en el gobierno de Cuba, iniciando su desempeño el 12 de junio de 1570. Su misión principal en aquel cargo fue pertrechar los navíos que continuamente partían desde aquel puerto para la Florida, apoyando los establecimientos que Menéndez de Avilés estaba formando.

Intervino personalmente en la traza de la carta marina que se hizo de aquella derrota, que fue fundamental para el conocimiento de las islas, cayos y bancos de las Bahamas y de las costas de la península de la Florida. Concluido el encargo continuó en el gobierno de Cuba, adelantando las obras del castillo de la Fuerza de La Habana.

En 1572 recibió órdenes de entregar la lugartenencia al capitán Sancho Pardo Osorio y trasladarse a la Florida. Allí permaneció cinco años hasta que fue nombrado almirante de la Armada de las Indias, y luego volvió como gobernador interino a aquella península, cargo que ostentó desde 1580 a 1588. Durante ese período restauró el fuerte de Santa Elena, aunque después fue abandonado.

Por su orden se preparó una expedición dirigida por Vicente González y Juan Menéndez Márquez, su hermano, que reconoció gran parte de la costa de la península, haciendo el descubrimiento de la bahía de Madre de Dios. A dar cuenta de ello partió el gobernador a España,

y una vez aquí se le encargó el mando de la flota de los Galeones de Tierra Firme en 1590, viaje que repitió al año siguiente.

En 1593 se le ordenó regresar a San Agustín, donde se le negaba la autoridad a Gutiérrez de Miranda, a quien el Rey había nombrado gobernador, para restablecer el orden. Cuando ya estaban preparados los navíos, una grave enfermedad le impidió realizar el viaje, nombrándose gobernador a Domingo Martínez de Avendaño.

Diego de la Rivera y Cepero

Sirvió en la Marina en muchas de las empresas del adelantado Pedro Menéndez de Avilés, hasta que éste le nombró su lugarteniente en la isla de Cuba, sustituyendo al doctor Francisco de Zayas.

Al igual que los otros tenientes de gobernadores de la isla en esta época, su principal misión consistió en proveer de bastimentos y pertrechos las naves que desde La Habana se dirigían a la Florida. Después de aquel pequeño período siguió sirviendo en la Marina, con frecuentes intervenciones en las aguas americanas. En 1581 formó parte de la armada que salió de Sanlúcar al mando de Diego de Flores Valdés para fortificar y poblar el estrecho de Magallanes, y en 1589 figura como general de los Galeones de Tierra Firme.

Pedro de Valdés

Nacido en Asturias, interviene como maestre de campo en la campaña de la conquista de la Florida, para después figurar como teniente de general de mar y tierra del adelantado Pedro Menéndez de Avilés, que era su suegro. En 1568 actúa como almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias, para posteriormente ostentar el cargo de capitán general en cuatro de esas armadas.

Estando en España es nombrado gobernador de Cuba, sin duda para impulsar los planes de construcciones navales que urgía al Consejo de Indias y para perseguir y arrojar de aquellas costas a los corsarios y contrabandistas que continuamente merodeaban por aquellos puertos. Con una pequeña flota parte del puerto de Sanlúcar de Barrameda, embarcado en el galeón *San Mateo*; arriba a Baracoa, como pri-

mer puerto cubano, llegando a La Habana el 19 de junio de 1602, donde las noticias eran alarmantes sobre un ataque holandés o inglés a la flota y los Galeones de Tierra Firme que se hallaban en aquel puerto. Por tanto su primera misión fue fortificarlo y asegurar su defensa.

Había llevado consigo 200 soldados y 12 oficiales mecánicos, con sus casas, iniciándose las obras defensivas. Con esos soldados la guarnición habanera llegó a contar con 460 infantes y 30 artilleros. Ni el Morro ni la Punta estaban terminadas. Un situado anual de 20.000 ducados y el envío de esclavos permitieron a Valdés mejorar los castillos y fundir con cobre de las minas de Prado las piezas de artillería que se requerían para sus defensas.

Para ello mantuvo abierta la fundición de La Habana, donde se trabajaba aquel cobre en tal cantidad que la Junta de Guerra ordenó su clausura, ya que dejó de recibirse en España el cobre que se extraía de la citada mina de Santiago del Prado.

Una de las características de su gobierno fue su continua preocupación por la defensa de la isla y por acabar con los piratas de aquellas costas, lo que le provocó serios disgustos con el pueblo cubano, ya que muchos de sus habitantes habían convertido los rescates en su medio de vida, y acabar con aquéllos significaba terminar con su principal fuente de ingresos.

Para sostener esa política intentó se le enviase de España una armadilla que necesitaba para sus fines. No lo consiguió, y con los medios que disponía creó una, contando con las aportaciones de los comerciantes cubanos, reclutando los marinos entre aquellos vecinos y aventureros que acudieron a su llamada con la esperanza de participar en los beneficios de las presas que se obtuvieran.

Su opinión sobre la situación cubana era muy clara, al hallarse minada la isla por los rescates y todo lo que con éstos se relacionaba. Los navíos extranjeros tocaban las costas a diario y traficaban como si fuesen suyas. Era imposible evitar aquella situación mientras no se contase con una armadilla bien pertrechada. Si la Corona no ponía los medios todo el país se perdería, por la contribución e interés de los naturales en que persistiese tal situación. En éstos hacía recaer Valdés toda la responsabilidad por la colaboración que prestaban.

Con esa idea dirigió todas sus fuerzas a la creación de las armadillas, y en 1604 decide establecerlas, contando con la contribución de

un nuevo impuesto de un real sobre cada cuero que se trajese a La Habana, así como sobre el sebo, otro de los escasos productos exportables, logrando interesar a los armadores ofreciéndoles el reparto de las presas.

Valdés encontró también gran oposición entre los altos cargos de aquel gobierno ante su deseo de centralizar y dominar todas las cuestiones, llegándose a enfrentar abiertamente con algunos de ellos. Se le achacó que la idea de impedir los rescates entorpecía el comercio que los isleños hacían con otras islas, y que sólo lo permitía hacer en beneficio propio y de sus amigos. Algunos de éstos llegaron a ser apresados por él, lo que ocasionó la llegada a la Corte de una serie de acusaciones sobre el abuso de poder que detentaba, ordenándose la presencia de un oidor de la Audiencia de Santo Domingo. Durante esta comisión fueron detenidas unas 100 personas, y se llegó a averiguar que más de 500 estaban implicadas en los rescates, siendo más de la mitad vecinos de Puerto Príncipe y Bayamo, concluyéndose con un perdón general. Pero esa visita no determinó ningún cambio en la actitud del gobernador, continuando las desavenencias entre él y los oficiales reales, que volvieron a ser apresados.

Hay que señalar también de su gobierno que fue el último en que la isla estuvo unida políticamente, pues en 1607 se crea el de Santiago de Cuba. Hasta ese momento el mando supremo había sido el gobernador de La Habana, lo que había dado lugar a muchas discordias y alteraciones, ya que la parte oriental de la isla contaba con ciudades tan importantes como La Habana y muy alejadas de ella. Se tuvo en cuenta las dificultades de comunicación que había entre la capital y Santiago de Cuba y Baracoa, tanto por tierra como por mar, al no ser segura la zona, por los muchos piratas que merodeaban aquella costa. Las complicaciones surgidas al final del gobierno de Valdés, hicieron que el trámite de la separación se alargase.

Los historiadores cubanos le acusaban de que al no haber puesto en marcha la Corona el plan por él sugerido, asumió las construcciones navales con un carácter personal, y a la vez que adquiría y construía embarcaciones para las armadillas, emprendió la fábricación de naves destinadas a la navegación privada y en beneficio propio. Una de estas construcciones, *La Criolla,* de grandes dimensiones, unas 650 toneladas, que navegó con el nombre de *San Salvador* en la Carrera de las Indias, y a la que se le permitió atracar en Cádiz porque su gran

calado no le permitía navegar por el Guadalquivir, le fue incautada, y con su valor pagó parte de las fuertes multas a las que fue condenado en su juicio de residencia.

Sancho de Alquiza

Natural de Fuenterrabía, había servido en las armas más de 34 años cuando fue nombrado gobernador de Cuba.

Como soldado estuvo en Flandes, para después pasar a ocupar la plaza de adjunto de infantería en los galeones de Álvaro de Bazán. Después figura como almirante de la Armada «que lleva el primer socorro a Bretaña», con Pedro Zubiaur, regresando de aquel viaje como general de los 17 navíos que formaban la expedición.

En 1595 pasa al servicio de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias como capitán de uno de los galeones. Fue nombrado después sargento mayor de Cartagena y posteriormente gobernador y capitán general de Venezuela.

Tomó posesión de su cargo en 1640 en Maracaibo y allí permaneció un tiempo, sin pasar a Caracas, para pacificar los quiricares y zaparas del Lago, que se hallaban sublevados. Esta primera intervención no fue suficiente, teniendo que acudir personalmente en 1607 a Valencia, donde estableció su cuartel general para desde allí organizar la campaña contra los nirguas, logrando durante ellla situar algunos establecimientos.

Su viaje a la capital lo realizó por tierra, pasando por Trujillo y Barquisimeto y la función principal de su gobierno fue adelantar los distintos ramos que componían la Real Hacienda, arrendando en cifras fijas algunos de ellos, que hasta ese momento no habían producido nada.

Prestó mucha atención al cultivo del tabaco, que hasta su llegada era muy reducido para evitara su utilización en el contrabando, especialmente por los holandeses, y a poner medios para evitarlo ejerciendo un mayor control sobre aquellas costas. De esta forma consiguió el envío de importantes cantidades de aquel producto a Sevilla y a algunas islas del Caribe. Pero no debió de lograr su objetivo de anular el contrabando, porque en los últimos años de su gobierno él mismo vuelve a restringir las plantaciones.

Cumplido su período de gobierno pasó a Guayana a tomar juicio de residencia a aquel gobernador, y desde allí viajó a Margarita, para pasar después a Cartagena, donde residió con su familia. Desde allí, en 1615, alegaba que había salido absuelto de su residencia venezolana y solicitaba el gobierno de Cuba y el hábito de la Orden de Santiago.

Al menos, consiguió lo primero, pues el 7 de septiembre de 1616 tomaba posesión de su cargo en La Habana. Su gobierno se caracterizó por ser un período de gran tranquilidad, lo cual hay que atribuir más que a sus dotes de mando a su dejar hacer. No existe la menor queja contra él, lo que hace pensar que no controló las arbitrariedades y corruptelas que tanto los oficiales reales, como los cabildantes y otras autoridades ejercían.

Sí hay referencias a la continua actuación de las armadillas en su tiempo, pagadas siempre por los vecinos a causa de la falta de situados que se padecía. Esto determinó que tuviese que reducir el ritmo de las obras que se efectuaban en el Morro, despidiendo a todos los que trabajaban en ellas, mateniendo sólo a los esclavos y los forzados.

Mostró gran preocupación por activar el trabajo en las minas de cobre del Prado, cuya superintendencia estaba a cargo de su capitanía, para pasar a su época a depender del gobierno de Santiago de Cuba. Los cinco años que le correspondían el gobierno, se redujeron a tres, pues murió en La Habana el 6 de junio de 1619.

Gaspar Ruiz de Pereda

Natural de Medina del Pomar, sirvió desde muy joven en la Armada Real, siendo destinado a dirigir el Apostadero de San Juan de Ulúa, ejerciendo una gran actividad marítima en todas las costas del Golfo en persecución de los piratas que con mucha frecuencia merodeaban en esa época por aquellas aguas. En esta estancia en San Juan de Ulúa asiste al traslado de la villa de la Veracruz desde su primitivo emplazamiento, a orillas del río Hizichilpan, al actual.

En 1608 es nombrado gobernador de La Habana, participando activamente, al igual que en Ulúa, en la persecución de los piratas por las costas de la isla. Aunque contaba con pocos recursos prosiguió las obras del Morro y de la Punta.

De Cuba tenemos muchos datos estadísticos, gracias a su trabajo. Contaba la isla en aquel momento con 20.000 habitantes, de los cuales la tercera parte residían en La Habana. Santiago y Bayamo la seguían en población, y existían en la isla seis conventos: tres en La Habana y uno en Trinidad, Santiago y Bayamo.

Durante su gobierno mantuvo grandes disputas con el gobernador de Santiago, cuyo distrito independiente acababa de crearse; disputas que se han mantenido a lo largo de toda la historia entre ambas jurisdicciones. Sufrió también pesares por las controversias con el obispo Alonso Henríquez de Armendáriz, que llegó a excomulgarle, anatema que luego extendió a todos los vecinos de La Habana, por lo que estuvieron privados de sepultura sagrada durante más de un año, hasta que el rey obligó al obispo a desagraviarlo públicamente.

Ocupó aquel mando hasta el 7 de septiembre de 1616, año en que regresó a la Península, absuelto del juicio de residencia a que fue sometido.

Francisco de Venegas

Nacido en Sevilla, perteneció al cuerpo de la Marina desde muy joven, haciendo sus primeros servicios en la Armada del Mar Océano, en la que perteneció hasta 1586. Se hallaba reclutando en esa fecha una compañía en Sevilla, por orden del duque de Medinasidonia, para conducirla a la Armada que estaba en Lisboa, y como almirante de ella marchó a Inglaterra.

Hizo diversos viajes con las flotas de América y otras derrotas con las galeras por el Mediterráneo, hasta que fue nombrado para el cargo de jefe supremo de las Galeras de Cartagena de Indias, y en ellas permaneció hasta que desapareció aquella Armada. En 1615 figura como general de la flota de Tierra Firme.

Toma posesión del cargo de gobernador de Cuba en La Habana el 14 de agosto de 1620. Su mayor preocupación fue organizar y poner en funcionamiento una serie de armadillas, con las que obtuvo excelentes resultados contra la piratería y el corsarismo. Las pérdidas de los mercaderes cubanos a manos de esos piratas fueron siempre cuantiosas. Logró formar una armadilla con dos navíos, de 200 y 140 toneladas, y una fragata que recorrió toda la costa de aquella isla, la de Santo Do-

mingo, Puerto Rico y la de las Nieves y Virgen Gorda, que eran los parajes y surgideros más seguros de los piratas, donde invernaban. El recorrido logró éxitos de los que el gobernador se sentía muy satisfecho, repitiéndolo casi todos los años de su gobierno.

Para su sostenimiento, sin aprobación de la metrópoli, estableció en 1621 el llamado «derecho de armadilla», que los cubanos denominaron «sisa de la piragua» o «sisa de la galeota», pagado por los arraeces y maestres de los navíos cuando entraban en el puerto y éstos, a su vez, lo recuperaban cobrándolo de los dueños de las mercancías que, lógicamente, eran a su vez gravadas al venderse.

Al margen de esta actuación, supo mantener tranquilo al pueblo cubano ante un posible ataque holandés que se temía contra la capital, llevando a cabo una eficaz organización en la preparción de su defensa. Igualmente actuó en Matanzas, ordenando visitar la bahía a los ingenieros y militares expertos para decidir sobre las obras defensivas que se requerían. A la vez, informó a la metrópoli sobre la cantidad de extranjeros que vivían en la isla, algunos de ellos, dueños de fragatas, con las que navegaban aquellas costas, de las que eran buenos conocedores.

Durante su gobierno se produjo un gran incendio en La Habana, quemándose más de 200 casas, al ir seguido de un fuerte temporal de viento y por los débiles materiales con que estaban construidas. El incendio se extendió desde la Marina hasta el barrio llamado de Campeche.

También tuvo que hacer frente a la ruptura de la presa del río de la Chorrera en 1622, año en que ocurrió el incendio.

Murió durante su gobierno en La Habana, el 18 de abril de 1624, a consecuencia de «un resfriado con fiebre», dejando un excelente ejemplo como administrador de la Hacienda Real, en una época en la que el abuso de autoridad y el enriquecimiento de los ministros era habitual. La conducta por él seguida impuso una tregua en las querellas que constituian uno de los signos de su tiempo.

Feliz Garcí-González de León

Caballero de la Orden de Santiago, llegó a alcanzar el grado de almirante de la Armada. Salió de Cádiz para La Guaira el 27 de sep-

tiembre de 1664 para ejercer el cargo de gobernador y capitán general de Venezuela.

Sus años de gobierno fueron un constante quehacer en la fortificación del puerto de La Guaira. De ello se ocupó personalmente, e hizo importantes reformas en sus murallas y fortalezas, dedicándose principalmente a preparar la zona de tierra, que consideraba más vulnerable. A la vez, fortificó con fosos y trincheras los lugares más estratégicos de la costa, con que logró evitar el ataque que Morgan preparaba sobre aquel puerto.

No tuvo la misma fortuna en Maracaibo, que fue atacada durante su gobierno en tres ocasiones; primero por los franceses, y después por Morgan en 1699, quien logró desmantelar la fortaleza, pasar al lago y ocupar la ciudad.

Se función fue casi exclusivamente militar, pues el margen de esos trabajos en las fortificaciones su otra gran tarea fue la persecución de los corsarios que merodeaban continuamente por aquella costa, contra los cuales organizó varias armadillas, consiguiendo importantes éxitos, como los logrados por la flotilla mandada por los capitanes Juan González Perales y Esteban de Hoces.

Según los cargos que constan en su residencia, durante su gobierno ordenó varias incursiones en el territorio de los indios guamonteves, para castigarlos por la muerte de un religioso capuchino realizadas por los capitanes don Gaspar Farfán y Andrés del Aya, quienes cometerían muchos desmanes, repartiéndose entre los capitanes y los suyos más de 200 indios.

Por ello Garcí-González fue condenado a 10 años de presidio en el Morro de La Habana, a lo que apeló, sin que fuese atendida la suplicación. Así consta en la resolución del Consejo de Indias de 1674, sin que se sepa si pudo librarse de la pena o si la cumplió.

Francisco Rodríguez de Ledesma

Ocupó la capitanía general de Cuba y la gobernación de la isla durante la década 1670-1680, como consecuencia de la desaparición en alta mar de Alonso de Campos Espinosa, gobernador de Puerto Rico, cuando iba a ocupar aquel cargo.

Su labor más importante en aquel puesto fue la de acelerar las obras de la muralla de La Habana. Se le ordenó se ocupara de que la muralla fuese terminada, y para ello se le enviaban los estipulados 8.000 pesos anuales desde México. Con esto, y con lo que aportaban los vecinos con el impuesto del cuartillo del vino, que suponía unos 10.000 pesos al año, se llevó adelante aquella obra, aunque se quejara de la falta de técnicos para dirigirla. A consecuencia de ello tuvo discrepancias con el gobernador de Santiago de Cuba, Andrés Magaña, que se negó a que don Juan de Siscara, ingeniero que dirigía a la reconstrucción del Morvo de aquella ciudad oriental de la isla, pasase a La Habana.

Contó para llevar a cabo aquella obra con la colaboración del obispo de la isla, Díaz Vara Calderón, que construyó con los bienes de la iglesia el baluarte principal, el de San Pedro. En 1680 ya estaba construido más de la mitad del recinto y 11 baluartes, retrasándose de nuevo por falta de dinero.

La protección de la ciudad la completó con reformas en las milicias que la defendían, solicitando un aumento de 300 plazas en aquel presidio para que estuviese constituido al menos por 1.000 hombres. A la vez, armó dos barcos luengos a costa de los impuestos que tributaban los vecinos, entre éstos «la sisa de la piragua», derecho que había sido ordenado por el gobernador Venegas y que él restableció, incluyendo a los molinos de tabaco como contribuyentes.

Entre sus reformas hay que señalar también un impulso que dio al cultivo del trigo en la isla, aunque estuviera limitado a las inmediaciones de La Habana, pero desde entonces su rendimiento se incrementó. Otro producto que alcanza gran auge es el tabaco, multiplicándose su siembra, lo que incitó también un gran contrabando: navíos extranjeros dejaban en Santiago, Manzanillo y Baracoa copiosos cargamentos de mercancías y salían de sus puertos repletos de tabaco, azúcar y otros productos cubanos, con el consentimiento de las autoridades de la zona.

Incluso él fue señalado por sus enemigos como cómplice de los contrabandistas, lo cual dio origen a la visita del fiscal de la Audiencia de Santo Domingo para hacer una investigación sobre esos cargos, ordenando él, a su vez, informes sobre los rescates que se hacían en tierra dentro, especialmente en Trinidad.

Alonso de Campos y Espinosa

Nacido en Gran Canaria, era hijo del almirante Juan de Campos Cervantes. En 1640 ingresó en la milicia, sirviendo en el Tercio de Galicia, del que fue alférez. En 1655 se enrola en la Marina, prestando servicios en la Armada del Mar Océano y en la de la Carrera de las Indias. De ésta pasó a ejercer el cargo de almirante en la Armada de Barlovento en 1644. Precisamente en una acción llevada a cabo por ésta en Maracaibo, su navío fue destrozado durante el encuentro que sostuvo con el pirata Morgan, y al ser absuelto de los cargos que se le impusieron por aquella acción, se le dio como compensación el gobierno de Puerto Rico.

Tomó posesión de aquel mando el 2 de abril de 1675, durando en él sólo dos años, al ser nombrado en 1677 gobernador de La Habana, pereciendo ahogado en el naufragio del navío que lo conducía a su nuevo destino.

Manuel de Velasco

Gobernó el Río de la Plata desde 1708 a 1712. Había ingresado en la Marina siendo pequeño y llegó a alcanzar el título del almirante, habiendo ejercido como general de los Galeones de Tierra Firme.

Su gobierno aparece repleto de desmanes, como si lo que le interesase fuese el resarcirse de los 3.000 pesos que había donado a la Real Hacienda para la compra del cargo. Durante su etapa se puso fin a la guerra con los guenoas, interviniendo también en la lucha contra los indios del Chaco y de Santa Fe.

Pero como hemos dicho, se caracterizó por intervenir en cualquier tipo de comercio ilegal. Su negocio lo inició ya en la misma nave que le llevó a Buenos Aires, exigiendo una fuerte suma a su capitán para poder descargar la mercancía que transportaba. Denunciado el hecho, el Consejo de Indias envió un juez pesquisidor, el cual llegó secretamente a Buenos Aires en 1712, apresando al gobernador y embargándole todos sus bienes. Con su envío a España acabó aquel gobierno.

Tomás Marco, duque de Estrada

Almirante de la Armada española, tomó posesión del gobierno de la provincia de Nicaragua en 1724. Tuvo que hacer frente a diversos levantamientos militares que se produjeron en aquel territorio cuando el presidente de la Audiencia nombró a don Vicente Luna y Victoria como maestre de campo de la provincia.

Después de apresar a varios militares se retiró a Masaya, su residencia habitual, mientras que en la capital se producía una auténtica guerra civil. Esto le obligó a regresar a León con una columna armada, volviendo a controlar la situación. Pero todos estos conflictos hacen que el presidente de la Audiencia lo llame a Guatemala, cesándolo en el mando en 1727.

Al año siguiente vuelve a ser nombrado gobernador, tomando posesión en mayo de 1728. Ahora se muestra tolerante en aquel ejercicio, tal vez escarmentado por lo ocurrido en su anterior gobierno, aunque con esa aptitud que manifestó no cesaron los problemas. Y aunque solicitó de la Audiencia que no se le diese posesión a su sucesor, González Fitoria, cesa nuevamente en el cargo el 13 de julio de 1730.

Julián de Arriaga y Rivera

No se conoce su lugar de nacimiento, pero sí su pertenencia a una noble familia y que antes de servir en la Armada corrió caravanas para ingresar en la Orden de San Juan, en la que profesó y llegó a ser baylío, gran cruz y comendador de Fuente la Peña.

Ingresó en la Armada como alférez de fragata en 1728, y embarcó ese mismo año en la flota de la Nueva España bajo el mando del general marqués de Mary. Como alférez de navío en 1731 y como teniente de fragata, navega en diversas comisiones por el Mediterráneo y el Atlántico, participando en la conquista de Orán y en la escuadra del general Cornejo. Como teniente de navío recorrió las islas Malvinas y los puertos de Valparaíso y El Callao, y a su regreso, ya capitán de fragata, vuelve a realizar viajes al Río de la Plata otros a las costas colombianas y venezolanas.

Cuando fue nombrado capitán general de Venezuela, en 1749, era jefe de escuadra, y su llegada a aquel gobierno fue un gran aconteci-

miento militar, al ir acompañado por 1.500 infantes de tropa veterana y un escuadrón de caballería. Todo ello venía motivado por las noticias que corrían en España sobre la sublevación de aquella provincia.

El gobernador, con gran tacto, supo hacerse con la situación, reprimiendo muchos de los abusos cometidos por la Compañía Guipuzcoana, causantes de la sublevación. Lo que no pudo fue luchar contra la habilidad de la Compañía que, moviendo los fuertes resortes que tenía en la Corte, consiguió su ascenso para eliminarlo de aquel gobierno y poner en su lugar a un hombre adepto a ellos.

Arriaga fue nombrado intendente del Departamento Marítimo de Cádiz, presidente de la Casa de la Contratación, y posteriormente, en julio de 1754, Fernando VI lo nombra secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, sustituyendo al marqués de la Ensenada, cargo que desempeña en un período político de gran dificultad. Su gran mérito al frente de aquella Secretaría fue engrosar el número de navíos de la Armada, incrementando considerablemente las construcciones: 33 navíos, 11 fragatas, 8 jabeques y otras 10 fábricas menores se realizaron en su etapa. A él se deben también las primeras ordenanzas de Arsenales y la creación de las Escuelas Náuticas para pilotos de navíos mercantes. Desempeñando ese alto cargo murió en Madrid en 1776.

Cristóbal Ignacio de Soria

Había servido en la Armada desde 1720, llegando a alcanzar el grado de teniente de fragata. En 1746 es nombrado corregidor del Realejo y en 1750 se le encargó el gobierno de Costa Rica, en el cual permanece hasta 1754.

Francisco de Ugarte

Fue nombrado gobernador de Guayaquil cuando ya tenía 70 años, después, por tanto, de una larga vida y de una carrera militar y política que a su vez había sido muy accidentada.

Había ingresado muy joven en el cuerpo de la Marina, llegando a obtener el grado de capitán de fragata después de 30 años de servicio

en ella. Sabemos que se encontraba en la defensa del puerto de Cartagena de Indias, cuando fue sitiada por Vernon en 1741, y que fue gravemente herido en el último encuentro que se sostuvo con la armada inglesa, después de haber sido rechazada de aquella ciudad, a la altura de la isla de Cuba, cuando desembarcaron en Guantánamo, acudiendo a desalojarlos algunos navíos españoles.

Para premiar esos méritos fue nombrado gobernador de la provincia de Maracaibo en 1751, cargo que desempeñó hasta 1759, con la excepción de un período entre 1754 y 1755, en que fue suspendido de él. Su juicio de residencia fue muy extenso, con muchos cargos que se le imputaron y con una sentencia condenatoria, que pone de manifiesto su carácter violento, por lo que en la ciudad dejó muy mal recuerdo.

Largo fue también el proceso que él siguió para obtener el descargo de tantas acusaciones, consiguiéndolo en el Consejo de Indias, lo que le permitió gestionarse un nuevo cargo en América, obteniendo el gobierno de Guayaquil.

Su labor aquí continuó siendo nefasta, haciéndose acreedor de una animadversión general por su irascible carácter. Anciano y enfermo, se sintió despojado de todos sus bienes, que le fueron embargados y retenidos posteriormente como consecuencia de la nueva condena que sufrió en el juicio de residencia. En una absoluta pobreza, falleció en Guayaquil en 1781.

Antonio de Ulloa

Nacido en Sevilla en 1716;después de una infancia feliz en el seno de una gran familia de aquella ciudad, a los 14 años se embarcó como aventurero en el galeón *San Luis,* capitana de la escuadra de López Pintado, realizando su primer viaje a América. Visitó los puertos de Cartagena, Portobelo y La Habana. Al regreso, ingresa en la Guardia Marina, en 1733, interviniendo en una campaña en el Mediterráneo contra una escuadra austríaca embarcado en el navío *Santa Teresa.*

Al ser nombrado para formar parte de la comisión científica que mediría en el ecuador un grado de meridiano, fue ascendido a teniente de navío sin pasar por los otros grados inferiores. Contaba con sólo 19 años cuando, con otro famoso guardia marina, Jorge Juan, se incorporó a aquella expedición. Diez años duró aquella aventura, en la que

además de en los trabajos científicos intervinieron en la organización de la defensa de aquellas costas, al ser requerido para ello por el virrey del Perú, y fruto de esa prolongada estancia en el Pacífico fue también la *Relación del viaje a la América Meridional* que escribió.

A su regreso por la ruta del cabo de Hornos, fue hecho prisionero por los ingleses. Fue liberado en Inglaterra, donde se le reconocieron sus méritos científicos, regresando a Madrid en 1746 y siendo ascendido a capitán de fragata.

Es enviado de nuevo a viajes científicos por Europa para conocer y estudiar los nuevos métodos que se usaban en las artes, ciencias y agricultura. Entre 1749 y 1752 recorrió los puertos prusianos y escandinavos, y las bases francesas de Tolon, Brest, Lorient y Rochefort. Al regresar es nombrado teniente de la Compañía de Guardia Marina, y fruto de esa vasta preparación científica fueron: su participación en la creación del Gabinete de Historia Natural, del que fue su primer director; el dar a conocer el platino como cuerpo simple y sus propiedades; realizar los primeros estudios sobre la electricidad y el magnetismo artificial; y el establecimiento de las bases para la real fábrica de tejidos de Segovia.

En 1758 realiza su tercer viaje americano. Esta vez como gobernador y superintendente general de Huancavelica, cuya producción de azogue mejoró al aplicar las nuevas técnicas por él difundidas.

En 1766 es nombrado gobernador general de la Luisiana. Es el momento en que la antigua colonia francesa fue entregada a España en compensación de las pérdidas sufridas por las guerras sostenidas con Inglaterra como consecuencia de los Pactos de Familias. Difícil gobierno por la resistencia que al cambio mantuvieron los colonos franceses, lo cual le obligó al uso de las armas para conseguir garantizar la posesión de aquel territorio.

Sólo unos meses permaneció en aquel cargo político, regresando a la península. En 1769 es ascendido a jefe de escuadra y en 1772 publica *Entretenimientos físicos históricos sobre la América Meridional.* Todavía haría nuevas navegaciones en las Indias, destacando entre ellas una, en 1776, al mando de la última flota que fue a la Nueva España, al suspenderse este sistema de tráfico comercial por el de los navíos sueltos.

Ocupó dos veces la Dirección General de la Armada, y en ese cargo murió en la isla de León en 1795, a los 79 años.

Lucas de Gálvez

Era caballero de la Orden de Calatrava y comendador de Báyaga y Algarga, y como marino ostentaba el cargo de capitán de navío.

Tomó posesión del gobierno de Yucatán el 4 de junio de 1780, siendo el primer gobernador de aquella provincia que a la vez ostentó el cargo de intendente de Yucatán y Tabasco.

Dotado de una gran capacidad de trabajo, mantuvo durante su corto gobierno una gran actividad, habiendo quedado en Yucatán su nombre como ejemplo de buen hacer, tanto en el progreso de la agricultura como el comercio. Para un mayor incremento de éste mandó construir el camino del oriente, hasta Izamal, el de la Sierra hasta Ticul y casi completó el que conducía a Campeche.

Hizo también grandes reformas urbanas en la capital, Mérida, y fue el introductor del alumbrado público en sus calles. Cayó asesinado durante su mandato, víctima de una serie de intrigas tramadas contra él, con lo que su gobierno duró poco más de dos años.

José María Chacón y Sánchez

Nacido en Sevilla en 1747, inició sus estudios de derecho en la ciudad de Granada, los cuales abandona para enrolarse en los buques de la Armada Real en 1768, quedando en ella como guardia marina en 1770.

Como teniente de navío manda el paquebote *San Pío* en el sitio y toma de Panzacola, a las órdenes del marqués del Socorro. Fue comisionado para llevar la noticia a España, y por ese motivo se le nombra gobernador de la Trinidad. Era el año 1783, y allí fue ascendido a capitán de navío y a brigadier.

Hay una primera etapa de su gobierno (1784-1793) al que se denomina en la isla «época dorada del gobierno de Chacón». Durante esos diez años dos temas le preocupan fundamentalmente: población y fortificaciones. Después de tomar posesión, realizó una visita a la isla, trazando, una vez conocida, un plan para poblarla y como consecuencia de éste Trinidad pasó de tener en 1783, 2.763 habitantes a 14.744 al término de su gobierno. Eso conllevó un enriquecimiento de la agri-

cultura, llenando aquellos campos de cultivos de caña de azúcar, de cacao y de café, fundamentalmente.

En cuanto a las fortificaciones, la isla carecía de la menor defensa a su llegada, y durante su gobierno, con una serie de situados que consigue le envíen, alza una batería al oeste de Puerto España y otra en las inmediaciones de aquella capital, construyendo también un almacén de pólvora.

Conocedor de la vital situación estratégica que la isla tenía geográficamente, manifestó en muchas ocasiones lo expuesta que estaba a un ataque, y de ahí su insistencia continua en solicitar ayuda y refuerzos para su defensa. Estas peticiones se acentúan en 1796, cuando la guerra con Inglaterra aún no había comenzado. Fruto de su insistencia fue la llegada de una escuadra al mando del almirante Ruiz de Apodaca portando algunos pertrechos. Consideró que aquellos navíos también serían necesarios ante el ataque que se presumía, y con ese fin los retuvo.

Pero lo que pudo ser un refuerzo para la defensa se debilitó con una epidemia que diezmó aquella marinería; esto y la superioridad de las fuerzas navales que conducía el almirante Abercromby, obligó al almirante español a tomar la decisión de incendiar los navíos, y los pocos hombres sanos que tenía pasaron a formar parte del ejército de tierra.

La resistencia de este ejército tampoco se produjo, rindiéndose de inmediato el gobernador e internándose en la isla. Por aquella capitulación Trinidad pasaba a ser inglesa. No se comprende por qué Chacón, un hombre que había trabajado constantemente durante los 13 años de su mandato por lograr una mayor grandeza de aquel territorio pone fin a su gobierno de esta forma sin intentar defenderse.

Meses después de aquel 18 de febrero de 1797, regresaba a España en el bergantín *La Reina Ami.* En los informes que dirige al príncipe de la Paz propone su reconquista, pero tanto él como el almirante Apodaca fueron juzgados y condenados por un Consejo de Guerra, terminando el gobernador sus días en Portugal.

José Ignacio de Astigarraga

En 1785 le fue concedida la gobernación de Santa Marta y Río Hacha, tomando posesión del cargo en marzo de 1786.

Había ingresado en la Marina como guardia marina en 1770, interviniendo cinco años más tarde en la expedición a Argel y otras realizadas a la costa africana. En su primer viaje a América fue comandando la fragata *Santa Marta*, la que llevó a Cartagena al virrey Flórez, y durante la guerra con Inglaterra formó parte de la escuadra española a las órdenes del francés D'Orvielliers, interviniendo en el ataque que se realizó contra la armada del general Owes.

Durante su gobierno en Santa Marta y por considerarse necesario por el intenso contrabando existente en toda aquella costa, se separó de aquella provincia el gobierno de Río Hacha, resolución que llevó el virrey Gil y Lemus en sus instrucciones de gobierno, entregándose éste a Juan Álvarez de Beriñas y conservando Astigarrraga el de Santa Marta.

Desinteresado en la causa pública, Santa Marta solicitó su prórroga en aquel mandato, que no le fue concedida, achacándose esta decisión a su pasividad ante el manifiesto contrabando que se hacía en aquella costa.

José de Aguirre Irisarri

Nació en Cádiz en 1758. Su padre era don José de Aguirre Carraguchia, capitán de fragata y sargento mayor de los Batallones de Marina.

Quedó huérfano muy joven e ingresó con 12 años en la Academia de Guardia Marinas de Cádiz, alcanzando el grado de alférez de navío en 1774, e intervino por primera vez en campaña al año siguiente en el sitio de Melilla. Desde esa fecha participa en distintas acciones marítimas, y en 1777 es nombrado teniente de fragata. En 1779 figura como teniente de navío, confiándosele a partir de entonces el mando de embarcaciones.

Durante ese período participó en algunas misiones en América: en 1776 forma parte de la expedición enviada a la isla de Santa Catalina, y en 1785 comanda la fragata *Santa Viviana*, destinada a conducir pertrechos a Cartagena de Indias, quedando allí al ser nombrado por el virrey de la Nueva Granada comandante de la Marina Real y guardacostas de Tierra Firme.

Allí permaneció un año, siendo enviado posteriormente a la Península al mando de la fragata *Fortuna*, que conducía una importante

remesa de la Real Hacienda. Todos esos méritos le hacen acreedor del nombramiento de gobernador de Guayaquil. Los historiadores ecuatorianos califican su gobierno de esos años como modélico por el interés que manifestó, mientras estuvo en el cargo, por la provincia y la ciudad de una forma totalmente desinteresada.

A él se debe el primer puente construido en El Salado, obra muy necesaria para conectar la capital con el resto de la provincia, realizado sin ningún gravamen especial que recayese sobre los vecinos. Otra obra importante fue la calzada construida para evitar que las aguas del río Guayas, en sus frecuentes crecidas, se uniesen con las del Salado, produciendo inundaciones.

Después de varias renuncias al cargo, otra vez le fue asignado en 1795. Cinco años duró su mandato, saliendo inmediatamente para España y dejando poder para su juicio de residencia, durante el cual ningún vecino se presentó a declarar contra él.

Juan Álvarez de Beriñas

Era capitán de mar y tierra, con base en Cartagena de Indias, ejerciendo una gran actividad en la persecución del contrabando como comandante de los barcos guardacostas de aquella zona del Caribe.

En 1790 fue nombrado gobernador de la provincia de Río Hacha, y todo su período gubernamental está caracterizado por la pugna que sostuvo con José Ignacio de Astipárraga, gobernador de Santa Marta.

Hay que reseñar también su actuación con los indios guajiros, no siendo ésta muy correcta y provocando levantamientos de aquel pueblo con los consecuentes ataques para someterles. Esta actitud determinó que su gobierno durase escasamente un año, siendo sustituido por José María Galindo el 11 de septiembre de 1790.

Francisco de Montes

Nació en San Mamés del Campo, en Palencia, sentando plaza de guardia marina en Cádiz en 1768; una de sus primeras navegaciones fue en el *Atlante* a Cartagena de Indias, logrando el ascenso a alférez de fragata a su regreso en 1770.

En 1772 y 1774 realiza dos viajes a Filipinas y varios más a los puertos americanos del Caribe. En 1778 interviene con la escuadra franco-española en el Canal de la Mancha, y en 1780 en el bloqueo de Gibraltar y en la reconquista de Mahón. En 1779 fue destinado a la escuadra de La Habana, manifestando una gran actividad en continuas misiones en el Caribe. En dichas aguas permanece casi constantemente hasta que en 1795 se le da el mando de la Comandancia de los puertos de Acapulco y San Blas, navegando en diferentes ocasiones por el Pacífico hasta Filipinas.

Dos años permenece en esa misión, pasando después otra vez al Caribe y teniendo como centro de su escuadra La Habana, actúa en dicho mar en la nueva guerra que se tiene con Inglaterra.

Los méritos demostrados en todas las funciones en que estuvo destinado le proporcionaron el nombramiento de gobernador de Cartagena, en 1809, a la vez que la Comandancia general e Intendencia de aquella provincia y la Subinspección general de todas las tropas del virreinato de la Nueva Granada.

En ese cargo permaneció durante un año, y a su regreso fue elegido vocal de la Junta de Asistencia de la Dirección General de Marina y después director de la Comandancia del Departamento de Cartagena, falleciendo en Madrid el 12 de noviembre de 1817.

Antonio Gutiérrez de la Concha y Mazos de Güemes

Nació en Eslas, en el valle de Cayón, Santander, e ingresó como guardia marina en Cádiz en 1775, embarcando en la escuadra del marqués de Casa Tilly, que condujo y protegió el ejército del general Ceballos, asistiendo a la ocupación de la isla de Santa Catalina y la ciudad de Sacramento.

Posteriormente, y ostentando los distintos grados que fue consiguiendo, participó en la campaña del Canal de la Mancha, en el bloqueo de Gibraltar y en la expedición de Argel de 1783. Como gozaba fama de científico, fue elegido para la expedición de Malaspina, regresando de ella con el grado de capitán de fragata, siendo después destinado a la comisión de límites de Brasil con las posesiones españolas.

Declarada la guerra a Inglaterra en 1805, Gutiérrez de la Concha pasa al mando del Apostadero de la ensenada de Barragán, en la orilla

del Plata, y al año siguiente es nombrado gobernador e intendente de Córdoba, en Tucumán, cargo del que no pudo tomar posesión de inmediato por el ataque que llevaron a cabo los ingleses sobre Buenos Aires, participando él en su reconquista, a las órdenes del virrey Liniers. Su intervención en la contienda le supone el ascenso a capitán de navío, cayendo herido y hecho prisionero en el intento que realizaron los ingleses para recuperar aquella ciudad.

Después de obtener el ascenso a brigadier marcha a Córdoba a tomar posesión de su gobierno, durante el cual se producen las sublevaciones independentistas de aquella zona, resistiendo los ataques de éstos hasta que el ejército de Balcarce lo toma prisionero, al igual que al virrey Liniers, siendo ambos arcabuceados, como sentencia impuesta por la Junta Revolucionaria.

Francisco Javier de Ulloa

Nacido en San Fernando en 1777, a los diez años ingresaba en la Escuela de Guardias Marinas, y terminados sus estudios elementales se le destina a la escuadra de don Pedro de Cárdenas, realizando su primer viaje a América; durante él, es nombrado en La Habana alférez de fragata. Interviene en casi todas las acciones bélicas en las que la Marina española se ve envuelta en las dos últimas décadas del siglo XVIII y la primera del XIX, figurando además en muchas de las expediciones que se hacen a América durante la guerra de aquella Independencia, transportando tropas o convoyando embarcaciones mercantes. Los puertos de Cumaná, La Guaira, Maracaibo, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Rico, La Habana, Veracruz, fueron mudos testigos de su actividad durante 33 años de servicio en el cuerpo.

En 1825 es nombrado brigadier y se traslada a Madrid, donde ejercerá otra actividad, ahora como hombre político, siendo comisario general del Cuerpo de Artillería de la Marina, vocal de la Junta Superior del Gobierno de la Armada, y en 1832, a la caída del gabinete de Calomarde, es nombrado ministro de Marina, cargo que ocupó en dos ocasiones, y presidente de la Junta Superior.

En 1842, siendo ya teniente general, se le confiere la Comandancia General de la escuadra y Apostadero de La Habana, impulsando una gran actividad en aquel arsenal. Consiguió nuevos navíos para

aquella escuadra y carenó a todos los que lo necesitaban, poniéndolos en perfecta disposición para navegar y combatir. Y a la caída del capitán general de la isla, Jerónimo Valdés, fue nombrado provisionalmente para aquel mando mientras llegaba su titular, el duque de Tetuán, dejando en la ciudad una excelente memoria de su proceder durante los 35 días que duró su gobierno, pues destinó los ingresos que ello le proporcionó a la beneficencia y a las obras públicas de la ciudad.

En 1845 es reemplazado de la Comandancia y regresa a España, donde vuelve a desempeñar nuevamente altos cargos dentro del gobierno y de la Marina, entre ellos el de director general de la Marina, ascendiendo a capitán general, con cuyo grado muere en Madrid a los 78 años.

Capítulo VII

MARINOS EN LOS APOSTADEROS DE AMÉRICA

Otros cargos menos relevantes fueron también ocupados por marinos en las Indias. Después de pertenecer a las flotas o a las armadas de la carrera se establecían en aquel continente, bien ocupando cargos de la administración central o como vecinos de las distintas ciudades americanas, figurando al frente del municipio en los diversos estamentos de sus concejos.

El incluirlos en esta ya larga relación nos haría pasar de la extensión de este trabajo, a la vez que siempre quedaría incompleto. El mencionarlos todos llevaría consigo una exhaustiva investigación, pues aunque ya son muchas las ciudades que han estudiado a sus gobernantes, más son aún las que faltan. Y en las que se han realizado esos estudios, el fin perseguido en esta obra ha quedado casi inédito.

Sin embargo, queremos completar el trabajo con una serie de marinos que ocuparon un puesto en el gobierno de las Indias, sin dejar de ejercer su función. Esta característica especial es la que nos ha llevado a incluirlos aquí. Nos referimos a los que ocuparon el mando de los Apostaderos que la administración de las Indias estableció en aquellos territorios. Aunque tampoco trazamos de forma exhaustiva las líneas más características de las vidas de esos hombres destacados al frente de las Comandancias Generales de los Apostaderos.

El *Diccionario Marítimo Español* define el Apostadero como el puerto o bahía donde se reúnen varios barcos de guerra al mando de un jefe supremo para desempeñar las atenciones del servicio naval.

Estuvieron dirigidos por un comandante general, cuya autoridad era semejante a las capitanías generales de los Departamentos Marítimos españoles. El primero que se crea es el de La Habana, en 1765,

después de la recuperación de la isla. Y posteriormente se organizan otros, siendo los más importantes, junto a aquél, el de El Callao, el de Cavite, en la bahía de Manila, el del Río de la Plata, y ya en el siglo XIX el de Puerto Rico. También los hubo en Puerto Cabello, Cartagena, Veracruz, Valparaíso y San Blas.

A cargo de los comandantes que estaban a su frente, les correspondía toda la organización naval de la zona, y de su autoridad dependía la organización de todas las misiones que se realizaban desde la base, a menudo dirigiéndolas personalmente; y todos los trabajos que se llevaban a cabo en los correspondientes arsenales.

Como hemos podido observar en las pequeñas biografías de los marinos virreyes, presidentes de Audiencias y gobernadores, muchos de ellos, antes de ocupar esos cargos, ejercieron la dirección de estos Apostaderos. Incluimos también las de los siguientes comandantes generales.

También incluimos en este capítulo algunos marinos que ocuparon los cargos de intendentes o comisarios de Marina, cuya labor fue muy relevante en la organización y funcionamiento de los Apostaderos. Y a algunos marinos ilustres que, sin ningún cargo de gobierno en las Indias, han pasado a la historia por sus gestas navales.

En cuanto al orden que hemos seguido para señalar sus datos biográficos, al igual que en los capítulos anteriores, será cronológico.

Blas de Lezo

Nacido en Pasajes, Guipúzcoa, en 1687, se educó en Francia, hasta que ingresó en el Colegio de Guardias Marinas. En uno de sus primeros combates navales perdió una pierna, pero aún así continuó su carrera militar, llegando a capitán de fragata en 1710 y de navío en 1712, participando en muchas ocasiones en la Carrera de Indias, teniendo como base de operaciones el puerto de Veracruz.

Como jefe de escuadra, en 1730 se le confiere el mando de una en el Mediterráneo, interviniendo en la conquista de Orán. Al año siguiente, asciende a teniente general y se le encarga la Comandancia del Departamento de Cádiz, para años después ser nombrado comandante general de los Galeones de Tierra Firme. La defensa que hizo del puerto de Cartagena de Indias ante el ataque inglés es una de las páginas

más gloriosas de la Marina española en las Indias, siendo nombrado por ello marqués de Ovieco. Murió en aquella ciudad el 7 de septiembre de 1741.

Andrés Reggio

Nacido en Palermo en 1692, sirvió de joven en las Galeras de Malta, prestando gran número de servicios en las aguas del Mediterráneo.

Su primer viaje a América lo hace como comandante del navío *Emperador*, visitando las Malvinas y las costas americanas del Pacífico, haciendo posteriormente otros viajes por el Atlántico.

En 1741, al regresar a España don Rodrigo de Torres, quedó Reggio al mando de las fuerzas navales establecidas en La Habana, participando en la instalación de aquel arsenal. Durante su estancia en aquel cargo sostuvo un duro combate naval con la escuadra inglesa del almirante Kuowles, en el que salió derrotado ante la superioridad inglesa. Fue juzgado y absuelto por aquel acontecimiento, y regresó a Madrid en la flota de la Nueva España de 1749.

Murió en Cádiz en 1780, estando al frente de la Capitanía General de aquel departamento.

José Ruiz de Apodaca

Nacido en San Fernando en 1788 sentó plaza de guardia marina en El Ferrol, asistiendo siendo aún muy joven a la batalla de Trafalgar, donde cayó prisionero.

Desde 1812 formó parte de la escuadra de La Habana e intervino en la guerra de la Independencia americana. Entre otras ocupaciones, durante ella fue mayor general de las tropas de Puebla y Veracruz. Volvió después al Apostadero de La Habana, ocupando en él diversos destinos hasta que fue restituido a España en 1837, de donde pasó al Apostadero de Filipinas, cuya dirección ejerció años más tarde, entre 1847 y 1848, llevando a cabo revelantes misiones navales contra los piratas que merodeaban por aquel archipiélago.

De regreso a España fue comandante del Departamento de Cartagena, y posteriormente miembro de la Junta Consultiva de la Armada y consejero real. Murió en Madrid en 1867.

Blas de la Barreda

Perteneciente a la nobleza española ingresó en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz en 1725, realizando su primer viaje ultramarino en los navíos de la flota de la Nueva España de 1739, siendo ascendido a alférez de navío a su regreso.

Años después realiza un viaje a Filipinas por el cabo de Buena Esperanza, y en 1740 lo hallamos en la escuadra bajo mando de don Blas de Lezo, ya como capitán de fragata, participando en la defensa de Cartagena de Indias.

Después de muchas y brillantes acciones en la Marina es ascendido en 1755 a jefe de escuadra, y con ese cargo parte para América, quedando allí como comandante de Marina en La Habana, haciendo realidad todos los proyectos trazados por don Andrés Reggio, botándose durante su mandato varios navíos. Cesa en aquel Departamento en 1764 para pasar años más tarde a regir el de Cartagena, donde muere en 1767.

Antonio de Arce

Nació en Madrid e ingresó en Cádiz en el cuerpo de Guardias Marinas siendo muy joven, en 1735. Durante el inicio de su carrera como marino navegó en muchas ocasiones por las aguas americanas y asistió al enfrentamiento que en La Habana se sostuvo con los ingleses en 1742, formando parte de la escuadra de don Andrés Reggio.

Como teniente de navío embarcó como oficial en la flota de la Nueva España en 1756; es capitán de fragata en 1760, y en 1766, ya siendo capitán de navío se hace cargo del Apostadero de El Callao y de todas las fuerzas navales allí existentes, interviniendo en la protección del comercio en aquellas costas.

Su labor en el Pacífico fue recompensada con el nombramiento de jefe de escuadra, regresando de Lima en 1722. Ocupó diversos car-

gos en España, entre ellos el de capitán general del Departamento de El Ferrol y director general de la Real Armada. Murió en 1798, con 78 años de edad.

Juan Antonio de la Colina

Nacido en Bárcena de Cicero, Santander, en 1706, en medio de un ambiente campesino, salió de él para sentar plaza como marino voluntario en 1726, en uno de los navíos de la Armada. Nombrado guardia marina, su vida a partir de ese momento fue una constante dedicación al servicio naval, alcanzando el grado de capitán de fragata en 1737; como tal intervino en diversas misiones en el Caribe, ascendiendo durante ellas a capitán de navío.

En La Habana le sorprende el ataque que los ingleses realizan para apoderarse de la ciudad, siendo considerada su actuación por todos los historiadores como la de uno de los miembros más destacados de la Junta que allí se formó antes del asedio. A pesar de ello, tuvo que responder a la responsabilidad de la pérdida de la ciudad en la Corte, saliendo libre de culpa.

Y en 1766, cuando Arriaga crea la Comandancia General del Apostadero de La Habana, se le nombra para dirigirla. Su labor consistió en volver a poner en funcionamiento aquel arsenal, destruido por los ingleses, y en ello estuvo hasta 1771, fecha en que murió ejerciendo tal cargo.

Nicolás José Rapún

Nacido en México, en Puebla de los Ángeles, empezó a los 17 años a servir en la administración de la Armada, ocupando diversos cargos en la Comandancia de Cádiz.

Durante la guerra con Inglaterra, iniciada en 1739, fue destinado tesorero de las fuerzas navales desplazadas en América. Ocupó luego el cargo de contador principal de Marina y de la fábrica de navíos de La Habana, en cuyo apostadero actuó con gran eficacia como intendente.

Es muy conocido su trabajo durante el sitio que pusieron los ingleses a aquella plaza, estableciendo cuatro hospitales, y en la capitu-

lación se valió de varios ardides para entregar la menor cantidad posible de material íntegro que como comisario debía efectuar.

Recuperada La Habana, se le encarga iniciar las obras de fortificación, siendo nombrado en 1767 comisario ordenador del ejército e intendente de La Habana, muriendo en el cargo tres años más tarde.

Gabriel de Aristizabal y Espinosa

Nació en Madrid en 1743, ingresando en el cuerpo de Guardias Marinas en Cádiz en 1760. Interviene en diversas acciones contra los ingleses en las islas Azores y en Filipinas, volviendo a España como alférez de fragata en 1766.

En 1770 regresa a Filipinas, ya como teniente de fragata, nombrándole el capitán general de aquel archipiélago comandante del arsenal de Cavite y después comandante general de Marina de aquellas islas. Durante el tiempo que ocupó estos cargos tuvo una destacada actuación en luchas con los corsarios de aquellos mares, asegurando el tráfico marítimo. Y una vez que regresa a España interviene como asesor de los asuntos filipinos en la Corte, tanto en lo militar como en lo político.

En 1783 es nombrado brigadier y figura al mando de una expedición de paz a Constantinopla, al regreso de la cual asciende a jefe de escuadra. Y luego, ya como teniente general, pasa al frente de una escuadra a las costas del Caribe, participando en la lucha que se mantenía con Francia en aquellas aguas, conquistando en la isla de Santo Domingo el fuerte Delfín y sus fortalezas. Firmada la Paz de Basilea, por la que España cede aquella isla a Francia, transporta los restos de Cristóbal Colón a La Habana. Y en aquellas aguas continuó sirviendo hasta 1800, año en que regresa a Cádiz, muriendo en la isla de León en 1804.

Juan Bautista Bonet

Hijo de un constructor naval francés, que sirvió en el Departamento de Cartagena, nace en esta ciudad en 1714, ingresando en su Escuela de Guardias Marinas. Interviene en largas campañas navales, y

cuando el marqués de Ensenada organiza el arsenal de Cartagena participa como uno de los jefes de aquellos trabajos.

Después, como capitán de navío, organiza los ramos de Marina en El Callao y Valparaíso, hasta que en 1770 es nombrado jefe de escuadra y sustituye a Juan Antonio de la Colina en la Comandancia General del Apostadero de La Habana, dando un gran impulso a aquel arsenal.

Estos servicios le permiten obtener el grado de teniente general en 1776, pasando a dirigir el Departamento de Cartagena, donde muere en 1784.

José Bermúdez de Castro

Natural de Betanzos, ingresa en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz en 1751. Durante una dilatada carrera alcanzó el grado de teniente general en 1809.

Entre otras acciones, participó en el sitio de La Habana de 1762, donde fue hecho prisionero. Después, en 1774, fue nombrado comandante del arsenal de Cavite, permaneciendo en el archipiélago filipino hasta 1780. Interviene después en gran número de acciones bélicas en las guerras sostenidas contra Inglaterra y Francia. Durante esta última participa como comandante de las compañías de Guardias Marinas, asistiendo al combate y rendición de la escuadra francesa del almirante Rosilly.

Finalmente, fue nombrado ministro del Tribunal Especial de Guerra y Marina, renunciando a tan alto cargo por su estado de salud, falleciendo en Cádiz en 1814.

Juan Alonso de Nabia

Fue gobernador interino de La Habana, sustituyendo a Pedro Menéndez Márquez cuando éste marchó a estudiar las aguas y los islotes del canal de Bahamas y los cayos de la costa de Florida.

Su labor consistió en socorrer los nuevos establecimientos que se estaban creando en aquellas tierras peninsulares y trazar las obras del castillo del Morro de La Habana.

Algunos historiadores de la Marina creen que Nabia es el autor del libro *Viaje aventurero, que contiene las reglas y doctrinas necesarias a la buena y segura navegación*, impreso en 1598.

Lorenzo de Montalvo

Nacido en Valladolid en 1710, ingresó en la Armada a través de la carrera administrativa, y después de ocupar puesto en las oficinas de diversos departamentos ascendió a comisario de Marina, con cuyo grado pasó a La Habana en 1734.

Tuvo una actividad muy destacada en la organización de aquel arsenal, lo cual le significó la recompensa de ser ascendido a comisario ordenador de toda la isla.

Fue miembro de la Junta de Guerra que se formó en La Habana en los meses anteriores al ataque inglés y cuando se consumó la ocupación asistió a las negociaciones de la capitulación. Se cuenta que gracias a su intervención los ingleses encontraron los talleres y almacenes del arsenal vacíos. Firmada la paz fue recompensado por esos trabajos y por los conciertos que preparó con el gobernador de Santiago de Cuba para atacar a los ingleses durante la ocupación de La Habana, nombrándosele intendente de Marina y dándole el título de conde de Macuriges. Ocupando aquella intendencia, murió en La Habana el 8 de diciembre de 1778.

Diego de Alvear y Ponce de León

Nacido en Montilla, Córdoba, en 1749, ingresó en el Colegio de Guardias Marinas de Cádiz en 1770. Su primer viaje a ultramar lo realiza a Filipinas entre 1771 y 1773 como alférez de fragata, y después formó parte de la expedición científica destinada a determinar la situación exacta de la isla de la Trinidad y levantamiento de su plano.

En 1774 realiza un viaje a Buenos Aires con la armada del marqués de Casa Tilly, en la que fueron transportadas las tropas que integraban la expedición de don Pedro de Ceballos, el primer virrey del Río de la Plata. Era ya alférez de navío, y al regreso de la toma de la isla de Santa Catalina se le nombra teniente de fragata.

Después del tratado de 1777 entre España y Portugal vuelve a las aguas del Río de la Plata en comisión para demarcar la frontera entre las posesiones de ambos países. Durante esa estancia, al margen de su trabajo en esa cuestión, escribió una *Descripción del Virreinato del Río de la Plata*. Falleció en Madrid en 1830.

José de Espinosa y Tello

Nacido en Sevilla en 1763, sentó plaza de guardia marina en Cádiz en 1778.

Intervino en la toma de Panzacola y en el combate naval de Espinel, en las escuadras del marqués del Socorro y de don Luis de Córdova. En México se incorporó a la expedición científica de Malaspina, participando en el reconocimiento que ésta hizo en el Pacífico, hasta que cayó enfermo y tuvo que regresar a España.

Aquí fue destinado a la Dirección General de la Armada y a la Dirección de Hidrografía, llevando a cabo una eficaz labor en ambos cargos. Murió en Madrid en 1815.

Camachos, marqués de

Hijo de nobles, nació en Cartagena en 1735, ingresando como guardia marina en aquella ciudad. Sus primeras navegaciones fueron por el Mediterráneo, tanto como alférez de navío como de fragata.

En 1760 era ya teniente de navío y al iniciarse la guerra con Inglaterra interviene en ella al frente de diversos navíos, pasando a ser capitán de fragata y formar parte de la expedición a Argel.

En América actúa a las órdenes de don Pedro Ceballos, interviniendo en la toma de las posesiones portugueses de la isla de Santa Catalina y la colonia del Sacramento.

De regreso a España, y durante la nueva guerra con Inglaterra forma parte de la escuadra franco-española que actuó en el Canal de la Mancha y en el sitio de Gibraltar. Sus posteriores participaciones militares son en las Antillas, y en 1783 es nombrado comandante general de la escuadra y Apostadero de La Habana, donde introdujo nuevas reformas, dotando al arsenal de muchos efectos que necesitaba. Allí es-

tuvo hasta 1785, continuando su carrera naval en España como teniente general, participando en las guerras sucesivas que se mantuvieron contra Inglaterra y Francia.

Posteriormente fue nombrado capitán general del departamento de Cartagena, y después capitán general de Marina. En ambos cargos le cogió el 2 de mayo de 1808. Los sucesos ocurridos en Cartagena como consecuencia de aquel levantamiento provocaron su asesinato, al ser considerado afecto a los franceses.

Juan de Araoz y Caro

Nacido en Carmona en 1726, inició su carrera militar ingresando como cadete en el Regimiento de Caballería de Extremadura. Mientras estaba sirviendo en ese cuerpo se aplicó al estudio de la náutica y de las matemáticas, pasando al cuerpo de Guardias Marinas.

Logró el grado de capitán de fragata por sus intervenciones en la guerra con Inglaterra en 1763, y en 1766 es capitán de navío, después de una estancia de dos años en Filipinas. En 1773 interviene en una misión diplomática para acabar con las trabas que ponían los holandeses para que los buques que se dirigían a Manila utilizasen la bahía de la Tabla, y en 1776, mandando una división de jabeques y fragatas, batió, junto a Tánger, a unas fuerzas superiores, por lo que se le concedió la encomienda de Ares del Maestre, en la Orden de Montesa.

Durante la nueva guerra que se produce con Inglaterra sirve en la escuadra al mando de don Luis de Córdova, ya como brigadier, y al celebrarse la Paz de Versalles es nombrado jefe de escuadra.

En 1788 se le nombra comandante general del Apostadero de La Habana, en cuyo desempeño realizó una gran labor impulsando las construcciones de nuevos navíos, al igual que impuso mejoras a aquel arsenal. Estos servicios le hicieron ascender a teniente general y, posteriormente, a capitán general. Al ser relevado del mando, por su avanzada edad, continuó viviendo en La Habana, donde murió en 1806.

Domingo de Hernani

Nacido en Andoaín, Guipúzcoa, en 1730, ingresó muy joven en la Marina, siendo nombrado alférez de navío en 1749. Formó parte en

los destinos inferiores de la administración de la Armada, llegando a ser comisario de Marina en 1763.

Por sus méritos en ese cargo, en el que permaneció hasta 1783, ya ostentando el grado de capitán de navío, fue ascendido a ordenador, ocupando ese puesto en diversos departamentos marítimos.

Era ya intendente de Marina cuando pasó a América a inspeccionar el arsenal de Sacrificios, en Veracruz, y estando en ello fue nombrado intendente de La Habana, iniciando su mandato el 7 de agosto de 1788. Durante él tuvo continuos desacuerdos con el gobernador, Luis de las Casas, por cuestiones de jurisdicción, lo cual le significó el relevo, volviendo a España a ocupar la Intendencia de El Ferrol, que ya antes había ejercido, y en cuya ciudad murió en los últimos años del siglo.

Juan Francisco Aguirre

Nacido en 1758 ingresó muy joven en el cuerpo de Guardias Marinas, y después de diversas actuaciones en armadas por las costas peninsulares, en 1783 navegó a Buenos Aires, ya con el grado de teniente de navío. Junto a Félix de Azara y Diego de Alvear forma parte de la comisión que establecería los límites con Portugal.

Durante los 12 años que permaneció en aquella misión redactó un amplio *Diario* en el que describe la provincia paraguaya y el río de la Plata, tanto geográfica como históricamente.

En aquel cargo fue reemplazado en 1795, regresando a Buenos Aires, donde continuó cumpliendo misiones, estudiando el río y la determinación de la altura de sus aguas. En 1798 regresa a España, y aún sirviendo en la Marina, muere en Asturias en 1811.

Antonio de Córdova y Lasso

Nació en Sevilla e ingresó como guardia marina en Cádiz, en 1755. Después de muchas navegaciones por las costas españolas y de practicar el corso por el Mediterráneo, asciende a alférez de fragata en 1760.

Asiste al ataque inglés a La Habana, donde cayó prisionero. Fue la primera de las aventuras americanas que vivió. En 1777, como capitán de fragata, forma parte de la escuadra del marqués de Casa Tilly que acude al Brasil, interviniendo en la toma de la isla de Santa Catalina y de Sacramento.

En 1789, ya brigadier, es nombrado para el mando del Apostadero del Río de la Plata, en cuyo cargo fue su principal misión proteger el comercio que se hacía por aquellas aguas. Después pasó a formar parte de la escuadra del Océano y con ella participa en Cádiz al rechazo que se hace en aquella bahía a los navíos de Nelson.

En 1802 fue nombrado teniente general, muriendo en Sevilla en 1811.

Tomás de Ugarte

Nacido en Zafra, sienta plaza en Cádiz como guardia marina en 1770. A lo largo de su carrera como marino, en la que alcanzó el grado de jefe de escuadra en 1802, participó en muchas expediciones americanas: en Santa Catalina con la escuadra del marqués de Casa-Tilly, en Panzacola, Jamaica y en La Habana, con la del marqués del Socorro, para posteriormente pasar al mando de una división en las costas de Cartagena.

En 1797 es nombrado comandante del Apostadero de El Callao, en cuyo cargo permaneció hasta 1803. Al regresar a España, hallándose en el puerto de Montevideo, donde había hecho escala después de 66 días de navegación desde El Callao, cayó enfermo, muriendo en aquella ciudad.

Rafael Gómez Roubaud

Nacido en Sanlúcar de Barrameda en 1758, fue guardia marina a los 14 años. En 1775 es promovido a alférez de fragata, y en 1783, al terminar la guerra con Inglaterra, por los servicios prestados en ella consigue el grado de teniente de navío.

Desde 1788 a 1790 sirve en la contaduría del Departamento de Cádiz, embarcándose como contador principal en la escuadra del mar-

qués del Socorro. En 1791 es nombrado comisario de Guerra, estando al frente en los años siguientes de las provincias marítimas de La Coruña, Avilés y Gijón.

Después de diversos cargos en ese cuerpo administrativo de la Marina pasa a Madrid para continuar en otra carrera. Allí entra en el círculo del príncipe de la Paz, a través de don Luis de Viguri, que acababa de dejar la Intendencia de La Habana, consiguiendo que se le sustituya al frente de ella, aunque su oposición al gobernador Someruelos le obligó a regresar muy pronto a España, donde lo acusó tanto ante la Junta Central como en las Cortes, de haber intentado nombrar una junta de gobierno independiente en La Habana en 1808.

Murió en Cádiz en 1809.

Guillermo de Aubareda

Nació en San Roque, Cádiz, y sentó plaza de guardia marina en 1800. Participó a bordo de la fragata *Rufina* en la comisión hidrográfica que trabajó en las costas de Chile y Perú, pasando después a las Filipinas. Interviene posteriormente en otras misiones americanas y como teniente de navío pasa a dirigir el arsenal de La Habana.

Al ascender a capitán de fragata es trasladado al Departamento Marítimo de Cádiz, actuando en diversas misiones durante las Guerras Carlistas. En 1839, ya como capitán de navío, es nombrado jefe de la Comisión Hidrográfica del Apostadero de Filipinas, realizando un gran trabajo en la confección y edición de un mapa de las costas marinas de aquel archipiélago. En 1843 es nombrado brigadier, y con ese grado pasa a España a ocupar la Dirección General del Depósito Hidrográfico de la Corte. Muere en Madrid en 1850.

José de Córdova y Rojas

Nacido en la isla de León en 1774, ingresa de niño en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz. Interviene muy joven en los encuentros navales que se sostienen en esos años con los franceses e ingleses. Así, al firmarse la Paz de Basilea, su hoja de servicios contenía 19 acciones de guerra.

Después, como teniente de fragata, participa en la batalla del cabo de San Vicente, y en 1801 fue destinado al Apostadero de Montevideo. Desde allí, bajo el mando de Liniers, interviene en la reconquista de Buenos Aires y en la defensa de aquella ciudad en 1807, en cuya acción fue nombrado capitán de fragata.

Participa luego en la guerra de la Independencia de aquella zona, en la que fue hecho prisionero y fusilado en Potosí en 1810, junto al virrey.

Ciriaco Ceballos

Nacido en Quijano, Santander, ingresó como guardia marina en la Escuela de Cartagena en 1779.

Sirvió en la escuadra de don Luis de Córdova como alférez de fragata, y después en la de don Luis de Lángara. En la batalla del cabo de San Vicente participa ya como capitán de fragata, al igual que en el bloqueo que sufrió Cádiz en 1798.

En 1802 fue nombrado comandante del Apostadero de Veracruz, actuando en la comisión geográfica para rectificar las planos de las costas del golfo de México. Allí permaneció hasta 1809, fecha en que muere como consecuencia de los alborotos que se produjeron en aquella ciudad.

Juan María de Villavicencio

Nació en Medina Sidonia en 1776, y a los 13 años ingresa en el cuerpo de Guardias Marinas. Intervino en muchas acciones navales en las costas de las Indias, principalmente en el golfo de México, actuando contra los piratas y contrabandistas que se movían en aquellas aguas. Mandó las armadillas guardacostas de Yucatán y Cuba, y en la guerra contra Inglaterra participa en la escuadra de José Solano, al mando de uno de sus navíos.

Al acabar la guerra en 1783, regresa a España, incorporándose al Departamento Marítimo de Cádiz, pasando después al de Cartagena, ya ascendido a capitán de navío. Desde aquí participa en las operaciones de la toma de Tolón y costa del Mediterráneo durante la guerra

con Francia, en cuyo periodo ascendió a brigadier y a jefe de escuadra después de terminada ésta. Ya con este cargo, participa en la acción de Brest en 1801.

En 1802 vuelve otra vez a las aguas americanas, como teniente general, participando en la expedición del general Leclercq a la isla de Santo Domingo. Hallándose en La Habana en 1802 es nombrado comandante del Apostadero de aquella ciudad, en cuyo gobierno tuvo diferentes problemas con el marqués de Someruelos, capitán general de la isla, a causa de ciertos impuestos que tradicionalmente pertenecían a la ciudad y que fueron gastados por Villavicencio en atenciones urgentes que necesitaba el Apostadero. Eran los arbitrios de los botes de la bahía, que hasta entonces siempre habían pertenecido al ayuntamiento de la ciudad.

En 1809 es nombrado inspector general de los batallones de la Armada y al año siguiente la Junta Central lo destina al mando de la escuadra del Océano y después al gobierno político y militar de Cádiz y en 1812 le hacen miembro de la Regencia, cuya dignidad conservó hasta 1813. En ese mando y en el de los batallones de marina permanece hasta 1817, fecha en que fue ascendido a capitán general de la Marina y director general de la Armada, hasta la creación de la Junta del Almirantazgo. Volvió posteriormente a ostentar de nuevo la dirección general de la Armada, en cuyo cargo muere en 1830.

Ignacio Alavara y Navarrete

Nació en Vitoria en 1750, sentando plaza de guardia marina cuando contaba 15 años. Su primer viaje lo realizó en el navío *Terrible* a Filipinas, y en 1775 figura como oficial a las órdenes de Heceta y Pérez en los viajes de descubrimiento que se hicieron a Nutka, en Alaska, dándose en su honor el nombre de cabo de Álava a una punta de aquel territorio.

Después de intervenir en algunos lances contra los argelinos en el Mediterráneo, en 1779 fue nombrado ayudante de don Luis de Córdoba, el cual le dio el mando de la fragata *Bárbara*, a cuyo frente intervino en el ataque que se realizó sobre las baterías flotantes de Gibraltar y también contra los ingleses en la campaña del Canal de la Mancha.

Como jefe de escuadra parte de Cádiz en 1795 hacia Filipinas, asistiendo en ella a la defensa de Cavite durante la nueva guerra con Inglaterra. Rechazó con sus navíos diversos ataques de los ingleses sobre Manila. Aparte de estas misiones bélicas, estableció el Apostadero de Marina y trazó planos rectificados de todo aquel archipiélago, al igual que hizo con otras cartas de navegar del Pacífico.

Terminada la guerra, en 1803 regresa a España, interviniendo en el siguiente conflicto en la batalla de Trafalgar, como segundo de la escuadra de Gravina.

En 1810 es nombrado comandante general del Apostadero de La Habana, ostentando el título de capitán general del Departamento. En aquel cargo llevó a cabo una gran labor, obteniendo importantes recursos para las reparaciones de aquella escuadra, regresando a España en 1812 al ser nombrado capitán general del Departamento de Cádiz. Después pasó al Consejo Supremo del Almirantazgo, falleciendo en Chiclana en 1817.

José de Quevedo y Chieza

Nació en Cádiz sentando plaza de guardia marina en la Escuela de aquella ciudad en 1777. Formando parte de diversas escuadras, interviene en acciones navales por las costas peninsulares, para pasar después a servir al Río de la Plata.

A su regreso a España en 1802, es ya capitán de navío, volviendo al año siguiente a las costas americanas, esta vez al Pacífico. En su hoja de servicio se constatan continuas travesías por el Atlántico, y esta vez lo cruzará para participar en el combate contra la escuadra del almirante Rosilly en la bahía de Cádiz.

En 1812 se le confiere el gobierno militar de Veracruz y la Comandancia General de aquel Apostadero, donde asciende a jefe de escuadra. Con ese grado pasó a la Comandancia General de El Ferrol y después, ya como teniente general, al Departamento de Cádiz, en donde permanece hasta 1834, siendo nombrado ministro del Tribunal de Guerra y Marina, en cuyo destino muere en Madrid en 1835.

Agustín de Figueroa

Nació en la isla de León en 1761, sentando plaza de guardia marina en Cádiz cuando contaba 13 años de edad. Interviene en multitud de acciones navales, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, participando como teniente de navío en la ocupación de las islas Malvinas, operación llevada a cabo por Montemayor.

En 1802 es nombrado brigadier, y en 1804 pasa a América como comandante de los navíos guardacostas de Tierra Firme. Con base en Cartagena, organiza todas las fuerzas navales de aquella zona.

En 1814 se le encarga la Comandancia General del Apostadero de La Habana, en plena guerra de emancipación, por lo que fueron años de una gran actividad, habilitando y socorriendo a todos los navíos que en ella intervinieron. Hasta 1817 permaneció en aquel difícil puesto, regresando a la península y muriendo en su ciudad natal en 1822.

Antonio Vácaro

Nació en Cartagena e ingresó en el Colegio de Guardias Marinas de aquel Departamento en 1777. Después de diversas navegaciones por las costas españolas, en 1808 realiza su primer viaje americano a las costas colombianas, y en 1814 es nombrado comandante del Apostadero de El Callao.

Al frente de él tuvo que intervenir en rechazar los ataques que desde Chile protagonizaron los independentistas sobre aquel puerto. Y con los mismos fines participó en Guayaquil y otros puertos del Pacífico, hasta que capitularon ante el general San Martín.

A su regreso a España fue ascendido a jefe de escuadra y nombrado comandante general del Departamento de Cartagena, en cuya ciudad murió en 1829.

Tomás de Ayalde

Nacido en Usurbil, Guipúzcoa, sentó plaza de guardia marina en Cádiz en 1776. Forma parte de la escuadra de don Luis de Córdova, y como alférez de fragata interviene en la batalla del Estrecho contra los

navíos del almirante Howe en 1782. Despúes estuvo de comisión en Filipinas y en las costas del Caribe. A su regreso a España, mandando la fragata *Mahonesa*, fue hecho prisionero por los ingleses cerca ya de las costas peninsulares.

Intervino posteriormente en multitud de encuentros navales durante las guerras que ensombrecieron a España en los últimos años del siglo XVIII y los primeros del XIX. Participó en el combate de Trafalgar, en cuya jornada alcanzó el grado de capitán de navío y el mando del navío *San Leandro*, con el que salió para la Nueva España. Interviene en el sitio que a Cádiz impusieron los franceses, confiriéndole después con el grado de brigadier la comandancia del arsenal de La Carraca, puesto que desempeñó hasta 1818.

Siendo jefe de escuadra en 1820 es nombrado comandante general de la escuadra y Apostadero de La Habana, durante un período de grandes dificultades para sostener el servicio naval en todo el Caribe por las pocas fuerzas con que se contaba. Su mandato dura hasta 1822, fecha en que es nombrado vocal de la Junta del Almirantazgo, regresando a la Península. Asciende a teniente general en 1825, y en 1827 toma el mando del Departamento Marítimo de Cádiz, que con varios intervalos empleados en otras comisiones, desempeña hasta 1835, siendo en esa fecha declarado protector especial del colegio de San Telmo y de las escuelas náuticas. Muere en Cádiz en 1836.

Pedro de Valencia

Nació en Popayán, sentando plaza de guardia marina en Cádiz en 1791. Realizó varios viajes por las costas del Caribe, por el golfo mexicano y por los puertos del istmo, en estancias prolongadas en aquellas aguas. Regresa a España en 1803, ya como capitán de fragata.

Su siguiente navegación por las aguas americanas lo hace en función de sus diversas misiones en el Pacífico, y en 1820 se hace cargo de la Comandancia del Apostadero de La Habana, y en tal puesto permaneció dos años.

A su regreso, ya ascendido a brigadier, ocupa diversos cargos en la Armada, entre ellos el de vocal de la Junta Superior del Gobierno de ella en 1834. En 1840 es nombrado teniente general, suicidándose pos-

teriormente en Cádiz en 1841, al parecer, como consecuencia de sufrir enajenación mental.

Miguel María Gastón

Nació en Cartagena de Indias en 1785. En los primeros años de su carrera como marino intervino en diversos viajes científicos por las costas peninsulares, para después participar en las acciones bélicas que se producen en aquellos años, primero contra Inglaterra y después contra Francia.

En 1821 fue nombrado comandante general del Apostadero de La Habana, llevando a cabo una gran labor con los navíos a sus órdenes en la protección del comercio en aquellos difíciles años en que se producía la independencia americana.

Al ser relevado de aquel cargo ascendió a teniente general, pasando a servir en el Departamento de Cádiz. En 1838 fue autorizado a pasar con licencia a La Habana, donde muere al año siguiente.

Angel Laborde Navarro

Nació en Cádiz en 1772. Estudió en Francia y a su regreso ingresa como guardia marina en Cádiz, de cuyo colegio fue posteriormente profesor de matemáticas.

Entre 1793 y 1795 interviene en diversas acciones contra los franceses, participando en los sucesos de la plaza de Tolón, en los socorros a la de Rosas y en otros encuentros de aquella campaña. Luego interviene en la guerra contra Inglaterra y en los primeros años del siglo XIX lo hallamos ya como profesor del Colegio Naval o desempeñando diferentes cargos y comisiones en el departamento de Cádiz.

Posteriormente interviene en los sitios que los franceses pusieron a aquella ciudad en 1811 y 1812, lo que le vale ser promovido a capitán de fragata. Luego se le nombra director del Colegio Militar de Santiago, permaneciendo en ese puesto hasta 1818 año en el que, como segundo jefe del navío *San Julián*, es comisionado para varios estudios hidráulicos en Calcuta y en los mares de Asia.

Al regresar de esta misión se le nombra para formar parte de la expedición que se envía a sofocar la independencia americana, interviniendo en muchas misiones en todos los puertos del Caribe, y siendo ascendido a capitán de navío, dirige el Apostadero de Puerto Cabello.

De aquí pasó a servir en La Habana, y aunque era aún sólo capitán de navío, fue nombrado comandante general de aquel Apostadero en 1825. Desde allí vuelve a intervenir en acciones de guerra, tanto en Veracruz como en Santa Marta y Cartagena, y en las mismas costas cubanas. A él se deben una serie de normas que modificaron sustancialmente la organización de todos los navíos que estaban a sus órdenes en aquel Apostadero. La mayor parte de los adelantos de aquel arsenal derivan de su mando. Su labor se dejó ver también de un modo muy favorable en la administración y ordenamiento no sólo de aquel puerto sino en todos los de la isla y de Puerto Rico, que quedó incorporada a aquella jurisdicción.

Durante su mandato en La Habana fue ascendido primero a brigadier y luego a jefe de escuadra. Una epidemia de cólera que se extendió por la ciudad en 1833 acabó con su vida al año siguiente.

Juan Bautista Topete

Nació en Cartagena de Indias en 1783, en el seno de una familia de marinos en distintas generaciones. A los 16 años sentó plaza de guardia marina, alcanzando el grado de alférez de fragata en 1802. En América presta servicios en la Armada hasta 1807, fecha en que pasa a la Península, interviniendo en la rendición de la escuadra del almirante Rosilly en 1808.

Vuelve al continente americano en 1811, participando en infinidad de acciones marinas durante la etapa de las insurrecciones americanas en busca de su independencia. Las más destacadas son las que realiza desde La Habana para socorrer la guarnición de San Juan de Ulúa en 1823 y 1824, con cuya ayuda pudo sostenerse aquel fuerte durante algunos años.

Después intervino en las costas de Cuba, trabajando en la dirección del arsenal de La Habana y en otros cargos de la Armada en el Apostadero de la isla, hasta que fue nombrado su comandante. En esta época era ya brigadier de la Armada, y su figura es recordada por su

buen gobierno como uno de los generales preferidos en aquella sociedad, nombrándosele también vocal de una comisión regia que se formó para informar al Ministerio de la situación política de las islas de Cuba y Puerto Rico.

En 1840 es nombrado capitán general del Departamento de Cádiz y luego ministro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, para pasar a formar parte del Consejo Real en 1845 y ministro de Marina en el gobierno de Narváez. Muere en Madrid en 1848.

José Primo de Rivera

Nació en Algeciras en 1777. Pasó de niño con sus padres a Venezuela, iniciando su vida militar en el Regimiento de Maracaibo, pero deseando servir en la Marina regresó a la Península y sentó plaza de guardia marina en Cádiz en 1792.

Su primera misión americana tuvo un carácter científico, interviniendo en la confección de los mapas y planos de la costa colombiana y del istmo centroamericano. Luego lo vemos defendiendo Zaragoza en el cerco que le impusieron a los franceses, por lo que fue nombrado teniente coronel del ejército, grado que le fue cambiado por el de capitán de fragata, interviniendo ya en acciones navales durante toda la guerra.

Después participa en la otra guerra de la Independencia, la americana, con comisiones en el Río de la Plata y en el Perú. Durante el bloqueo de Buenos Aires cayó prisionero, logrando fugarse de los fortines de la ciudad y refugiado en una fragata inglesa llegó a Río de Janeiro, desde donde volvió a España.

Sostiene varias comisiones durante esta estancia en la Península, y regresando a América ya como capitán de navío, participa en los combates que se sostuvieron en San Juan de Ulúa. En esas misiones permanece hasta 1822, fecha en que vuelve otra vez a España y después de ocupar diferentes cargos en el Departamento de Cádiz se le otorga aquella capitanía en 1829.

Retorna a aguas americanas con diversas misiones, regresando al año siguiente con su navío totalmente desarbolado e inservible como consecuencia de un fuerte temporal. Posteriormente fue comandante del arsenal de La Carraca y director del colegio de San Telmo desde

1831 a 1835, siendo ya brigadier de la armada. De aquí pasó al mando de las fuerzas navales destinadas al bloqueo de Vizcaya y Guipúzcoa, cuyas provincias se habían sublevado con la causa de los carlistas. Es nombrado jefe de escuadra, pasando a ocupar el mando del departamento de Cartagena y a la presidencia de la Junta del almirantazgo.

Trasladado a Sevilla es nombrado después senador por la provincia de Cádiz. Ocupando su cargo en el Senado fue designado ministro de Marina en 1839, y en 1843 es ascendido a teniente general y al mando del Departamento de Cádiz, en cuyo cargo permanece hasta 1845, año en que es nombrado para dirigir el Apostadero de La Habana, donde está durante tres años, realizando la obra del varadero de aquel arsenal.

Durante su mandato se establecieron pesquerías en la costa de Campeche, las cuales alcanzaron un gran desarrollo. De nuevo en la Península sirvió aún como capitán general del Departamento de Cádiz durante 1848 y 1849, muriendo, ya retirado, en Sevilla en 1853.

Francisco Armero y Fernández de Peñaranda

Nacido en 1804 en Fuentes de Andalucía ingresó en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz en 1819, interviniendo muy joven en la guerra de la independencia americana, participando en la batalla de El Callao.

Ya de regreso a España, participó en las guerras carlistas en los sitios de la plaza de Bilbao, siendo nombrado jefe del Apostadero del Nervión, recién creado. Luego pasa a Cataluña como comandante general de sus fuerzas, y de aquí a Madrid a ocupar interinamente los ministerios de Gobernación y Marina.

Tras el destronamiento de Isabel II fue apresado en Cádiz para, posteriormente, durante el Gobierno Provisional que se formó, ser nombrado comandante general del departamento de Cartagena primero, y luego capitán general de Andalucía y ministro de Ultramar.

En 1848 pasa a La Habana para dirigir aquel Apostadero, cargo que ejerció con una gran autoridad, destacando la preocupación que mantuvo por la renovación de los navíos allí existentes, dejándolos en óptimas condiciones para el servicio. Tres años estuvo ocupado en aquella dirección, volviendo a España para ocupar otros altos cargos en

el gobierno como director general de la Armada y nuevamente ministro de Ultramar. A este cargo vuelve en 1864, cuando acababa de ser honrado con el título nobiliario de marqués de Nervión, en recuerdo de sus gestas en el Cantábrico. Murió en Sevilla en 1866.

José María de Bustillo

Nació en la isla de León, sentando de niño plaza de guardia marina en ese departamento en 1816. El los bajeles donde inicia sus servicios participa en varias misiones americanas, alcanzando en 1849, después de 33 años de servicio, el grado de jefe de escuadra.

En recompensa por sus muchos servicios se le nombra en 1851 comandante del Apostadero de La Habana. Durante ese gobierno se produce el ataque a la isla del general López, el cual fue rechazado por Bustillo en la salida que realizó a bordo del navío *Almendrares*. Ocupó aquel cargo hasta 1854, y una vez en España fue nombrado capitán general del Departamento de El Ferrol en 1857, para pasar después a ocupar el mando de las fuerzas navales que operaban en la costa africana.

En 1860 es nombrado teniente general y después ocupa la Capitanía General del Departamento de Cádiz, hasta 1863 que fue nombrado ministro de Marina, cargo que sólo desempeñó algunos meses por su mal estado de salud. Murió en 1868.

Pedro Sáez de la Guardia

Nacido en Moreda, ingresó en la Escuela de Guardias Marinas de El Ferrol en 1733. Muy joven lleva a cabo sus primeras acciones americanas, interviniendo en la conquista de la isla de Santa Catalina y después en el sitio de Panzacola.

En 1804, siendo capitán de navío, se le destinó al mando del Apostadero de San Blas, en California, no tomando el mando hasta cuatro años más tarde por participar en la guerra contra Inglaterra. En aquel Apostadero permaneció durante dos años pasando luego a gobernar las fuerzas marítimas del golfo de México, en donde permaneció hasta 1813.

En España fue nombrado gobernador militar de El Ferrol, pasando después a dirigir aquel arsenal hasta 1823 en que fue nombrado vocal de la Junta de aquel Departamento. Murió en aquella ciudad en 1830.

Eusebio Salcedo

Nació en El Ferrol en 1804, ingresando en la Marina con sólo siete años, disfrutando para ello de una dispensa como consecuencia de la muerte de su padre en servicio de la Armada.

Siendo alférez de navío ya participó en algunas acciones bélicas en el golfo de México durante la guerra de la Independencia americana. Realizó muchos servicios más en las aguas antillanas entre 1830 y 1834, regresando en esa fecha a la Península.

A partir de aquí sus constantes servicios son indistintamente en España o en las aguas americanas, entre ellos sirvió como capitán del puerto de La Habana y comandante del Departamento de El Ferrol. Así hasta que en 1860 fue promovido al empleo de jefe de escuadra y destinado como comandante general del Apostadero de Filipinas.

Su estancia en aquel cargo se caracterizó por una continua persecución a los piratas moros que ininterrumpidamente atacaban a las poblaciones indígenas. Se preocupó también por crear un gran establecimiento naval que supliese al reducido arsenal de Cavite, iniciando estudios para trasladarlo al puerto de Subic. En esta tarea estaba cuando, por motivos de salud, tuvo que ser sustituido en el Apostadero, muriendo en la mar en el viaje de regreso a España.

APÉNDICES

BIBLIOGRAFÍA

En la elaboración de la Primera Parte de la obra serán fundamentales todos los cronistas de la conquista y colonización. Abundan las ediciones de sus crónicas, de las que hemos consultado las siguientes:

Las Casas, Bartolomé de, *Historia de las Indias*, tomos XCV y XCVI de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1957.
Aunque el mismo autor afirma que se basa en la obra que sobre el Almirante escribió su hijo Hernando Colón, la obra del padre Las Casas es indispensable para el estudio de estos primeros momentos del descubrimiento y conquista. La edición utilizada es la preparada por el doctor Pérez de Tudela, gran conocedor de la vida y de la obra del dominico.

Anglería, Pedro M. de, *Decadas de Orbo Novo*, Buenos Aires, 1944.
Esta crónica, escrita originariamente en latín, tal como corresponde a un humanista de su época, condición que se refleja constantemente en la obra, es fruto de una continua comunicación con descubridores y conquistadores, además de completarla con informaciones oficiales que logró alcanzar.

Cieza de León, P., *La Crónica del Perú*, tomo XXVI de la BAE, Madrid, 1956.
Crónica de gran valor tanto desde el punto vista geográfico como del histórico, con el relato de los acontecimientos de aquel descubrimiento, con un espíritu justo, ponderado e imparcial, apreciándose en él sólo cierta inexactitud en datos cronológicos.

Fernández de Oviedo, G., *Historia General y natural de las Indias*, Madrid, 1959.
Es, sin duda, la gran crónica de los primeros sucesos de las Indias. En la obra, además de advertirse la vocación naturalista del autor, hay que destacar la gran cantidad de datos históricos que aporta. La falta de armonía que se advierte en la obra la compensa con el depósito inagotable de no-

ticias que narra. Su actuación en aquel mundo como funcionario le permitió la utilización de muchas relaciones e informes, a los que hay que añadir los testimonios particulares que consiguió por el conocimiento de los propios actores.

Herrera, A., *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas e tierra firme del mar Océano*, Madrid, 1934-56.
Esta monumental historia, que incluye una importante recopilación de documentos, representa la obra del primer historiador que escribe sobre las Indias y sus acontecimientos con una visión de los hechos desde un tiempo en que ya han ocurrido. Eso le permite un análisis que sólo así puede llevarse a cabo.

López de Gómara, F., *Historia de las Indias y Conquista de México*, Madrid, 1949.
Concisa crónica de un gran humanista que proporciona una certera visión de la conquista, no lograda por otros cronistas de la época, y con la particularidad de destacar lo esencial de todos los hechos, no dejándose llevar por la discreción ni por el apasionamiento. La excepción a esta ecuanimidad aparece en los juicios sobre Cortés.

Amplias y recientes historias generales de América analizan también este período, incorporando los estudios más recientes sobre los hombres del descubrimiento, conquista y colonización. Entre estos señalaremos el trabajo del doctor Juan Manzano *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Madrid, 1988, 3 vols.

Es el trabajo más completo realizado sobre esos marinos, que tanto significaron en la primera época de los descubrimientos. Independientemente de los análisis que en ella se hacen sobre la importancia que tuvieron, sobre todo Martín Alonso y Vicente Yañez, en aquellos acontecimientos, la amplia documentación manejada hacen a esta obra imprescindible para el mejor conocimiento de todo aquel proceso. Este mismo autor ha publicado otros trabajos fundamentales sobre el Almirante, su gobierno, y los primeros años del descubrimiento.

Podríamos completar este apartado con una serie de obras generales que en los últimos años han sido editadas mostrando visiones de conjunto de todo este proceso:

Morales Padrón, F., *Historia de América*, tomo V del Manual de Historia Universal, Espasa-Calpe, Madrid, 1962.
Es la primera en el tiempo de las que queremos referir y que a nuestro juicio no ha sido superada. Con una ágil pluma, su autor desarrolla todo el proceso del descubrimiento, conquista y los primeros siglos de la colo-

nización con una acertada metodología, acompañada de una amplia y básica bibliografía para cada uno de los capítulos.

Historia General de España y América. Descubrimiento y fundación de los reinos ultramarinos, tomo VII, Ed. Rialp, Madrid, 1982.
Consideramos que complementa a la anterior historia que acabamos de mencionar. Aun siendo una obra en la que colaboran diversos autores, y que como en todas las así programadas aparecen criterios de interpretación diversos, todos los participantes han incorporado a sus trabajos las nuevas aportaciones que en los estudios de los acontecimientos del siglo XVI se han realizado en los últimos tiempos. Toda esa amplia bibliografía está reseñada y comentada en cada capítulo.

De Navarrete Fernández, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, BAE, vols. LXXV-LXXVII, Madrid, 1954-5.
Con un interesante estudio preliminar de don Carlos Seco, puede significar una importante ayuda para la investigación en esta primera parte. La gran cantidad de documentos inéditos del Almirante y de toda la etapa de los descubrimientos es valiosísima, pues cambian los criterios que hasta entonces se mantuvieron, al superar las noticias de los antiguos cronistas. Su consulta ha sido fundamental para todos los historiadores que se han acercado a aquel mundo del siglo XVI en las Indias.

Para la Segunda Parte utilizamos una serie de obras clásicas que son esenciales para el estudio del tráfico indiano:

Haring, Cl.H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, 1939.
Es una obra clásica de la historiografía indiana. Ilustrativa de todo el tráfico indiano durante los dos primeros siglos, se hace indispensable para el conocimiento de todo aquel movimiento y de los organismos instituidos por la Corona para su reglamentación.

Chaunu, P., *Seville et l'Atlantique*, 8 vols., París, 1954-1959.
Este historiador francés realiza en su obra un exhaustivo estudio de todo el movimiento naval comercial durante todo el siglo XVI y la primera mitad del XVII. Es una gran aportación a la historia cuantitativa de aquel tráfico, esencial para cualquier investigación que pueda hacerse durante ese amplio período.

García Fuentes, L., *El comercio español en América, 1650-1670*, Sevilla, 1982.
Estudio fundamental para conocer el tráfico con las Indias durante la segunda mitad del siglo XVII, completándose así los períodos estudiados por

Chaunu y García-Baquero. Después de un acertado estudio metodológico de su organización y evolución, el autor dedica la segunda parte de su trabajo al conocimiento de las mercancías objetos de aquel tráfico.

García-Baquero, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976.
El autor estudia el tráfico con las Indias durante casi todo el siglo XVIII, desde el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz hasta el inicio del Libre Comercio. Su organización, la infraestructura y los medios, tanto humanos como materiales, son cuidadosamente revisados durante esa época, al igual que las sociedades gaditanas que intervinieron en él, con sus protagonistas y sus medios.

Para la última parte, los capítulos dedicados a los marinos que intervinieron en el gobierno de las Indias, es más difícil limitarse a una serie de obras. Es de gran utilidad para el conocimiento de su vida militar la *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, de Francisco de Paula Pavía, Madrid, 1873, 3 tomos, el cual nos ha ayudado a sacar notas biográficas de ellos. Con esa base hemos tenido que manejar una gran cantidad de bibliografía que difícilmente podría figurar en esta reducida síntesis que pretendemos. La mayoría de los trabajos que hemos manejado podemos hallarlos en las amplias bibliografías que tienen los manuales ya citados y los siguientes:

Historia General de España y América, Ed. Rialp, tomos VIII, IX-1 y 2, XI-1 y 2, Madrid, 1986.
Al igual que el tomo VII de esta ambiciosa, obra ya mencionado, sus distintos autores estudian cada uno de ellos un ámbito de aquel mundo a lo largo de los siglos XVII y XVIII. Sus múltiples referencias a todos los acontecimientos están avalados con una amplia y actualizada bibliografía.

Historia de España y América. Social y Económica, Barcelona, 1972, 5 vols.
Es otra de las obras clásicas de la historiografía indiana. Sus autores, especialistas en cada uno de los temas tratados, han marcado unas líneas básicas en los estudios realizados sobre el proceso social y económico de las Indias.

Y concretamente para los virreyes queremos señalar:

Rubio Mañé: *Introducción al estudio de los virreyes de la Nueva España. 1535-1746*, México, 1955-1963, 4 tomos.
Aunque la obra, como su título indica, está dedicada a los virreyes de la Nueva España, puede considerarse como el más completo estudio de esta institución. El autor analiza sus orígenes y las facultades que se le otorgaron en las Indias. Para el caso concreto de los virreyes mexicanos aporta

gran cantidad de documentos relativos a sus gobiernos, igual que muchos datos biográficos de éstos antes de ocupar sus cargos. Este libro nos ha servido de base para después utilizar los muchos estudios hechos sobre cada uno de los virreyes, cuya sola enumeración sobrepasaría con mucho los límites que se nos han impuesto para esta breve reseña bibliográfica.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Abercromby (almirante), 221.
Acosta, Juan, 69.
Acosta, Martín de, 34.
Aguilar (conspirador), 191.
Aguirre, fray Miguel de, 139.
Aguirre, Juan Francisco de, 168, 237.
Aguirre Carraguchia, José de, 222.
Aguirre Irisarri, José de, 222.
Alaminos, Antonio, 22.
Alavara y Navarrete, Ignacio, 241.
Alderete, Gabriel de, 184.
Alegre (jesuita), 101.
Almagro, 30, 31, 32.
Alonso de Huidobro, Mateo, 127.
Alquiza, Sancho de, 209.
Alvarado, Pedro de, 29, 30, 31, 96.
Álvarez de Beriñas, Juan, 146, 222, 223.
Álvarez de Pineda, 23, 24.
Alvear y Ponce de León, Diego de, 234, 237.
Alzaga, Martín de, 167.
Alzate, 166.
Amat (virrey), 143.
Anda, Simón de, 60.
Andagoya, Pascual de, 30.
Ansón, Jorgue, 102, 153.
Antonelli, Juan Bautista, 86, 99, 106.
Arandía, 185.
Araoz y Caro, Juan de, 236.
Arce, Antonio de, 230.
Areche (visitador), 144, 145.
Arellano, Alonso, 28.
Arévalo, Antonio, 141, 160, 163.
Aristizabal y Espinosa, Gabriel de, 232.
Armero y Fernández de Peñaranda, Francisco, 248.
Arrate (historiador), 116.
Arriaga y Rivera, Julián de, 35, 141, 216, 231.
Arteaga, Ignacio, 35.
Ascensión, fray Antonio de la, 34.
Asencio, Pedro, 136.
Asencio Perdomo, Juan, 159.
Astigarraga, José Ignacio de, 221.
Astipárraga, Juan Ignacio de, 223.
Aubareda, Guillermo de, 239.
Ávalos, José de, 71.
Aya, Andrés del, 213.
Ayalde, Tomás de, 243.
Azanza, Miguel José de, 131.
Azara, Félix de, 168, 237.
Balcara, 225.
Barreda, Blas de la, 230.
Barrios, fray Manuel, 130.
Basco y Vargas, 129, 130, 185.
Bastidas, Rodrigo, 21, 22, 23.
Bazán, Álvaro de, 64, 209.
Beaumonte (gobernador), 96.
Becerra, Diego de, 33.
Beltrán, Manuela, 164.
Benalcázar, 30.
Berbeo, Juan Francisco, 164, 165.
Berenguer de Marquina, Félix, 60, 122, 129.
Beresford, 169.
Berlanga, fray Tomás de, 32.
Bermúdez de Castro, José, 233.

Bitrian de Viamonte y Navarra, Juan, 176, 177.
Bobadilla, Francisco de, 20.
Bodega, 35, 36.
Boil, 19.
Bolívar, Simón, 195.
Bonet, Juan Bautista, 232.
Bonilla, Antonio, 131.
Brouwer (almirante), 126.
Bucareli (virrey), 35, 95.
Bustamante y Guerra, José, 149, 193.
Bustillo, José María, 249.
Caamaño, Francisco, 36.
Caballero, Diego, 24.
Caballero y Góngora, 147, 165.
Cabot, Sebastián, 25, 27.
Cabrera, Lorenzo de, 177.
Cabrillo, 34.
Calero, Alonso, 202.
Calvino (capitán), 165.
Calleja (brigadier), 132.
Campo y Rivas, Manuel Antón del, 143.
Campomanes, 58.
Campos Cervantes, Juan de, 215.
Campos Espinosa, Alonso, 213, 215.
Cárdenas, Pedro, 225.
Carlos I (V de Alemania), rey de España, 62, 203.
Carlos III, rey de España, 61, 70, 140, 144, 163. 167.
Carlos IV, rey de España, 130, 131, 151.
Carreto, Leonor de, 128.
Carrillo, Hernando, 123.
Casas, fray Bartolomé de las, 22.
Casas, Luis de las, 237.
Castejón, Pedro, 169, 191.
Castilleros (médico), 89.
Ceballos (brigadier), 194.
Ceballos (general), 224.
Ceballos, Ciriaco, 240.
Ceballos, Pedro de, 234, 235.
Cereceda, Andrés de, 29.
Cevallos, Pedro, 169.
Cieza de León, 103.
Colina, Juan Antonio de la, 231, 233.
Colón, Bartolomé, 19.
Colón, Cristóbal, 17, 18, 19, 20, 37, 38, 232.
Colón, Diego (hermano), 19, 20, 21.
Colón, Diego (hijo), 19.
Colón, Hernando, 19.
Conde de Cifuentes, 137.
Conde de Clavijo, 184.
Conde de Chinchón, 107.
Conde de Macuriges, 234.
Conde de Salvatierra, 126.
Conde de Venadito, véase Ruiz de Apodaca, Juan.
Conde de Villanueva, 199.
Conde de la Conquista de las islas Batanes, véase Basco y Vargas, José.
Conde de la Monclova, 107.
Conde duque de Olivares, 123.
Copérnico, 143.
Córdoba, Antonio de, 36.
Córdoba Lasso de la Vega, Diego de, 182.
Córdoba y Urrutia, 145.
Córdova, Antonio de, 195.
Córdova, Luis de, 134, 169, 191, 193, 233, 235, 236, 240, 241, 243.
Córdova, Miguel de, 171.
Córdova y Lasso, Antonio de, 237.
Córdova y Rojas, José de, 239.
Corolen, 88.
Cornejo (general), 216.
Cortés Ojea, 32.
Cosa, Juan de la, 22.
Crame, Agustín, 163.
Cueva, Francisco de la, 30.
Curuzealegui y Arriola, Gabriel, 181.
Chacón y Sánchez, José María, 220.
Chaunu, 44, 105.
Chaves Osorio, Gabriel, 176.
De Cussy (gobernador), 180, 181.
De Pointis (almirante), 182.
Díaz de Armendáriz, Lope, 96, 122, 123, 178, 179.
Díaz de Solís, Juan, 25, 26.
Díaz Vara Calderón, 214.
Diguja, José, 188.
Domas y Valle, José, 190.
Drake, 33, 86, 106, 107.
Ducasse (gobernador), 181.
Duque de Escalona, 126.
Duque de Estrada, véase Marco, Tomás.
Duque de Medinasidonia, 211.
Duque de Tetuán, 226.
D'Elhuyar, 155.
D'Orvielliers, 222.

Echevers y Suvisa, Pedro Antonio de, 183.
Elcano, Juan Sebastián, 26, 27.
Elío, Javier de, 170.
Eliza, Francisco, 36.
Enrile y Alcedo, Pascual, 196.
Enzio (coronel), 141.
Espinosa de los Monteros, Antonio, 163.
Espinosa y Tello, José de, 235.
Esquilache, 138.
Estévez (capitán), 164.
Farfán, Gaspar, 213.
Felipe II, rey de España, 28, 33, 203.
Felipe III, rey de España, 123.
Felipe IV, rey de España, 66.
Felipe V, rey de España, 61, 97.
Fernández de Fuenmayor, Ruy, 176.
Fernández de Quirós, Pedro, 29.
Fernández de Sandoval, 137.
Fernández Ladrillero, 32.
Fernando VI, rey de España, 217.
Fernando VII, rey de España, 190.
Ferrelo, 34.
Fidalgo, Salvador, 133.
Figueroa, Agustín de, 243.
Flores de Valdés, Diego, 33, 206.
Flórez, Manuel Antonio, 122, 143, 146, 162, 222.
Flórez Pereira, José, 162.
Fonseca, 29.
Francisco I, rey de Francia, 62.
Funza (cacique), 165.
Gage, Thomas, 86.
Galán, José Antonio, 165.
Galindo, José María, 223.
Gálvez, Lucas de, 220.
Gálvez y Ceballos, 159.
Gama (astrónomo), 166.
Gará-González de León, Feliz, 212.
García de Escalante, 100.
García Jofre de Loaysa, 27, 28.
García Osorio, Francisco, 204.
García Villalón, Pedro, 32.
Gardoqui de Faravaveitia, Jorge, 195.
Gasca, Pedro de la, 29.
Gastón, Miguel, 171, 245.
Gautier (ingeniero), 70.
Gaztañeta (general), 152, 158.
Gemelli Caseri, 60, 91.
Gil de Lemus (virrey), 222.
Gil de Taboada y Lemos y Vallamarín, 122, 145, 148.
Gil y Lemos, 147.
Girbal, Narciso, 149.
Gómara, 23.
Gómez de Corbán, Toribio, 34.
Gómez Roubaud, Rafael, 238.
González, Vicente, 205.
González Dávila, Gil, 29.
González Fitoria, 216.
González Perales, Juan, 213.
Goyeneche, 198.
Gravina, 242.
Grijalba, Juan de, 23, 24.
Grijalva, Hernando de, 28, 33, 34.
Groussac, Paul, 171.
Guerra, Cristóbal, 21.
Guerrero, Vicente, 136.
Guillén, Sebastián, 141.
Guirior, Carlos de, 140.
Guirior, Manuel de, 122, 140, 145, 161, 162, 163.
Gutiérrez, Felipe, 202.
Gutiérrez de Miranda, 206.
Gutiérrez de Piñeres, Juan Francisco, 163, 165, 166.
Gutiérrez de la Concha y Mazos de Güemes, Antonio, 224.
Heceta y Pérez, 241.
Henríquez de Armendáriz, Alonso, 211.
Heredia, Pedro de, 110.
Herman, Enrique, 60.
Hernán Cortés, 24, 26, 28, 32, 33, 34, 74.
Hernández de Córdoba, Francisco, 23, 24.
Hernando de Alarcón, 34.
Hernani, Domingo de, 236.
Herrera, Juan de, 183.
Hezeta, Bruno, 35.
Hidalgo de Cisneros, Baltasar, 123, 170, 171.
Hoces, Esteban de, 213.
Howe (almirante), 244.
Humboldt, 91, 101.
Hurtado, Íñigo, 177.
Hurtado de Mendoza, Diego, 33.
Ibarra, Carlos de, 124.
Isabel II, reina de España, 248.
Isla Espinosa, Rodrigo de la, 28.

Iturbide, Agustín de, 136.
Jorge Juan, 70, 87, 189, 218.
José I, rey de España, 152, 194.
Konettzke, 150.
Kuowles (almirante), 229.
Laborde Navarro, Ángel, 245.
Lacasta, José, 166.
Lángara, Luis de, 240.
Leclerq (general), 241.
Lepe, Diego de, 21.
Leyva, Pedro de, 137.
Lezo, Blas de, 153, 184, 228, 230.
Liaño, Francisco, 188.
Lingayén (arzobispo), 181.
Liniers, Santiago de, 123, 168, 172, 225, 240.
Lizarazu, Cebrián, 125.
López (general), 249.
López de Legazpi, 28, 97.
López Pintado, Manuel, 68, 69, 84, 218.
Lorenzo (gobernador), 199.
Lovera, Mariño de, 32.
Lucenilla, Francisco de, 128.
Luis XIV, rey de Francia, 182.
Luna y Victoria, Vicente, 216.
Mac Evan, Juan Bautista, 154.
Machuca, Diego, 202.
Magallanes, Fernando de, 17, 26, 27.
Magaña, Andrés, 214.
Malaspina, Alejandro, 36, 102, 114, 130, 149, 190, 193, 224, 235.
Maldonado (naturista), 36.
Manzaneda (gobernador), 182.
Marco, Tomás, 216.
Margarit, 19.
María Antonia (princesa), 190.
María Cristina, 198.
Mariano (indio), 133.
Marqués de Cadereyta, véase Díaz de Armendáriz, Lope.
Marqués de Camachos, 235.
Marqúes de Casa Tilly, 195, 224, 234, 238.
Marqués de Casahermosa, 191.
Marqués de Croix, 140.
Marqués de Mancira, véase Toledo y Salazar, Antonio Sebastián de.
Marqués de Mary, 216.
Marqués de Ovieco, 229.
Marqués de Someruelos, 239, 241.
Marqués del Socorro, 190, 220, 235, 238, 239.
Marqués del Villar, véase Pizarro, José Alfonso.
Marqués de la Ensenada, 69, 155, 184, 217, 233.
Marqués de la Linión de Cuba, 199.
Marqués de la Vega de Armijo, véase Messía de la Cerda, Pedro.
Marqués de la Victoria, 140, 188.
Martín, Pedro, 133.
Martín Palacios, Jerónimo, 34.
Martínez, Esteban, 36.
Martínez de Avendaño, Domingo, 206.
Martínez de la Rosa, 198.
Matews (almirante), 188.
Mazariegos, Diego de, 205.
Melo de Portugal y Villena, Pedro, 123, 167.
Mendaña, Álvaro de, 29.
Mendibueta, 153.
Mendoza, 30.
Menéndez de Avilés, Pedro, 63, 96, 202, 204, 205, 206.
Menéndez Márquez, Juan, 205.
Menéndez Márquez, Pedro, 204, 205, 233.
Messía de la Cerda, Pedro, 122, 140, 141, 143, 157, 160.
Mina, 135.
Molina, Joaquín de, 191.
Monsalves (capitán), 164.
Montalvo, Lorenzo de, 234.
Montemayor, 243.
Montes, Francisco de, 223.
Monteverde, Domingo, 194.
Moraleda, José de, 36, 150.
Moreno de Escandón, Francisco Antonio, 143, 164.
Morfi (eclesiástico), 92.
Morga (comerciante), 113.
Morgan, Henry, 103, 106, 213, 215.
Morillo (general), 196.
Moriño (naturista), 36.
Muñoz de San Clemente, Francisco, 191.
Mutis, Celestino, 155, 158, 160.
Muzquiz, Miguel, 132.
Nabia, Juan Alonso de, 204, 233.
Napoleón, 170, 172.
Narváez, Antonio de, 146, 247.

Navarro y Jamarque, 106.
Nelson, 172, 238.
Nicarao, 29.
Nicuesa, Diego de, 22, 104.
Nieto, Vicente, 172.
Niño, Andrés, 29.
Niño, Pero Alonso, 21.
Noguerol, Francisco, 31.
Nolland, Felipe, 132.
Nordenflycht, 149.
Noriega, Juan, 132.
Núñez de Balboa, Vasco, 22, 25, 29, 74, 96.
O. Domojú, Juan, 136.
Ojeda, Alonso de, 21, 22.
Olid, Cristóbal de, 24.
Orellana, Francisco de, 107.
Ortiz de Rozas, 184.
Osorio García (gobernador), 203.
Ovando, Nicolás de, 20, 21.
Ovando y Solís, José, 184.
Oviedo, fray Pedro de, 177.
Owes (general), 222.
O'Gorman (señora de), 170.
O'Higgins, Ambrosio, 152.
O'Reilly (mariscal), 169.
O'Reilly, Alejandro, 195.
Pardo Osorio, Sancho, 204, 205.
Pareja, Antonio, 192.
Parker, Wiliam, 106.
Pastene, Juan Bautista, 31, 32.
Patiño, 53, 69, 152.
Pedrarias Dávila, 29, 103.
Peñaranda, José María, 197.
Pereira, Juana María de, 162.
Pérez, Juan, 35.
Pérez Caro, Ignacio, 180.
Pérez de Iznar, 64.
Pezuela (virrey), 198, 199.
Pineda, Antonio, 130.
Pino, Joaquín del, 169.
Pintado, Leonardo, 133.
Pintado López, 140.
Pinto, Juan, 69.
Pisco, Ambrosio, 164.
Pizarro, Francisco, 30, 31.
Pizarro, José Alfonso, 122, 152.
Ponce de León, 22.
Prado y Carvajal, Juan de, 182.
Primo de Rivera, José, 247.
Príncipe de la Paz, 221, 239.
Ptolomeo, 17.
Puerto, Francisco del, 25.
Quadra, 35, 36.
Quevedo y Chieza, 242.
Quexos, Pedro, de, 24.
Quiroga, Pedro de, 125.
Ramírez, Miguel, 159.
Rangel, Dimas, 166.
Rapún, Nicolás José, 231.
Reggio, Andrés, 229, 230.
Rentería, José Ignacio de, 142.
Requena, Francisco, 149.
Ribera, Diego de, 204.
Rivera y Cepero, Diego de la, 206.
Rodríguez, Esteban, 28.
Rodríguez de Ledesma, Francisco, 213.
Roldán, Francisco, 19, 20.
Romero Landa, 70.
Rosas, Mateo, 105.
Rosilly (almirante), 135, 191, 192, 194, 233, 242, 246.
Ruiz de Apodaca, José, 229.
Ruiz de Apodaca, Juan, 122, 134, 221.
Ruiz de Pereda, Gaspar, 210.
Ruy Díaz, 31.
Ruy López de Villalobos, 28.
Saavedra, Álvaro de, 28.
Saco, José Antonio, 198.
Sáez de la Guardia, Pedro, 249.
Sala, Ignacio de, 154.
Salazar y Enríquez, María Luisa, 137.
Salcedo, Eusebio, 250.
Salcedo, Felipe de, 28.
Salvador Plata (capitán), 164.
San Martín (general), 243.
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 33.
Segura, Francisco de, 180.
Sessé, Martín de, 166.
Siscara, Juan de, 214.
Sobremonte (virrey), 169, 170.
Sobreviela, Miguel, 149.
Solano y Bote, José, 188, 240.
Solís, José, 157, 159.
Soria, Cristóbal Ignacio de, 217.
Tacón y Rosigue, Miguel, 197.
Tamarón (obispo), 93.
Tapia, Andrés de, 34.
Tejada, Félix de, 134.
Togiño de San Miguel, Vicente, 169.

Toledo, Francisco de, 149.
Toledo y Leyva, Pedro de, 122, 126, 137.
Toledo y Salazar, Antonio Sebastián de, 122, 126, 137.
Topete, Juan Bautista, 246.
Torres, Antonio, 19.
Torres, Rodrigo de, 158, 229.
Torrezar, Juan, 166.
Trens (médico), 85.
Ugalde (conspirador), 191.
Ugarte, Francisco de, 217.
Ugarte, Tomás de, 238.
Ulloa, Antonio, 153, 218.
Ulloa, Francisco de, 32, 34, 78, 79, 87, 93, 225.
Ulloa, Jorge Juan, 153.
Urdaneta, Andrés de, 27, 28, 59, 60, 90, 102.
Urrutia, 152.
Vaca de Castro, 31.
Vácaro, Antonio, 243.
Valdés, Jerónimo, 226.
Valdés, Pedro de, 206.
Valdés Tamón, 60.
Valdivia, 31, 32.
Valencia, Pedro de, 244.
Valverde y Mercado, Francisco de, 106.
Vargas Hurtado, Juan, 181.
Vázquez de Ayllón, 24.
Veitia, Linaje, 50.
Velasco (virrey), 85.
Velasco, Juan de, 188.
Velasco, Manuel de, 215.
Velázquez, Diego, 24, 114.
Venegas, Francisco de, 211, 214.
Ventura Guirior, María, 140, 145.
Vergara, Francisco de, 125.
Vernon, 106, 110, 153, 184, 218.
Vértiz y Salcedo, 111.
Vespucio, Américo, 17.
Viguri, Luis de, 239.
Villafuerte, Juan de, 23.
Villagrán, Francisco de, 31.
Villavicencio, Juan María de, 240, 241.
Vizcaíno, Sebastián, 34.
Vizconde de San Ildefonso, véase Basco y Vargas, José.
Yáñez, Vicente, 21.
Zayas, Francisco de, 206.
Zepeda, Fernando de, 123.
Zubiaur, Pedro, 209.

ÍNDICE TOPONÍMICO

Acapulco, 33, 59, 74, 77, 90, 91, 92, 93, 100, 102, 127, 184, 186, 187, 193, 224.
Aguadilla, 58.
Aguascalientes, 93.
Agüera (península), 50.
Alacranes, 57.
Alaska, 35, 36, 193, 241.
Álava (cabo), 241.
Albay, 197.
Aleutianas (islas), 36.
Alexander Príncipe de Gales (archipiélago), 35.
Algeciras, 247.
Alicante, 129, 134.
Almirante (bahía del), 202.
Ancud, 36.
Andoaín, 236.
Antillas (Las), 29, 38, 45, 47, 55, 195, 235.
Antioquía, 143, 161, 162.
Aoiz, 140.
Apaseo, 133.
Aquisgrán (paz), 53, 61.
Aranjuez (tratado), 189.
Arequipa, 144, 145.
Argel, 134, 137, 169, 171, 191, 195, 222, 224, 235.
Arica, 31, 75, 76, 79, 138, 193.
Ascensión (isla), 28.
Asia, 245.
Asturias, 206.
Asunción (isla), 34.
Atlántico, 17, 37, 46, 47, 53, 56, 57, 64, 66, 74, 92, 142, 171, 185, 216, 242, 243.
Atrato (río), 142, 147, 161.
Australia, 29.
Avilés, 202, 203.
Ayser (río), 36.
Azores (Las), 39, 45, 64, 67, 232.
Badajoz, 167.
Bahamas (Las), 39, 40, 123, 233.
Bahía, 123.
Ballenas (bahía de las), 34.
Baracoa, 206, 208, 214.
Barcelona, 55, 69.
Bárcena de Cicero, 231.
Barquisimeto, 209.
Barragán (ensenada de), 224.
Basilea (paz de), 167, 232, 239.
Batanes (islas), 130, 187.
Batangas, 197.
Bayamo, 178, 208, 211.
Belén (río), 202.
Bermudas (Las), 39.
Betanzos, 233.
Bilbao, 195, 248.
Boca Chica, 160.
Bocachica (canal), 110.
Boca Grande (escollera), 147, 160.
Bocagrande (canal), 110.
Boca de Nare, 147.
Bocaneme (minas), 155.
Bogotá (río), 156.
Bohol, 28.
Bohorques (estrecho de), 147.

Bojeador (cabo), 60.
Bonda, 23.
Boquilla (paso), 110.
Borneo, 113.
Brasil, 21, 80, 195, 238.
Brest, 219, 241.
Bucareli (puerto), 35.
Budapest, 151.
Buena Esperanza (cabo), 26, 186, 230.
Buenos Aires, 43, 54, 58, 71, 80, 97, 111, 143, 153, 154, 167, 168, 169, 170, 172, 215, 225, 234, 237, 240, 247.
Bulacán (provincia), 186.
Bulakan, 197.
Cabeza de Tigre, 171.
Cabra, 192.
Cáceres, 184.
Cadereyta, 126.
Cádiz, 36, 41, 42, 52, 54, 55, 56, 57, 64, 68, 69, 98, 124, 134, 135, 137, 140, 157, 169, 173, 183, 192, 193, 194, 195, 196, 203, 208, 212, 222, 229, 232, 233, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 249.
Cagayán, 130, 197.
Caimán (colonia), 146.
Cajamarca, 108.
Calcuta, 245.
Cali, 161.
California (península), 29, 33, 125, 126, 128, 185, 249.
– Golfo, 34.
Calima (puerto), 142.
Callao (El), 31, 32, 33, 59, 71, 74, 75, 76, 77, 79, 81, 99, 106, 107, 138, 152, 153, 184, 192, 193, 216, 228, 230, 233, 238.
– Apostadero, 191, 238, 243.
– Batalla, 248.
Camarines, 197.
Camellón (camino), 161.
Campeche, 38, 54, 68, 74, 96, 115, 131, 248.
Canarias, 21, 173, 203.
Cap Français, 181.
Carabaya, 144.
Caracas, 38, 97, 175, 189, 209.
Caraga, 197.
Caraques (bahía), 30.
Carare (estrecho de), 147.
– (río), 162.
Caribe, 19, 21, 22, 38, 39, 42, 44, 45, 46, 50, 61, 63, 65, 70, 71, 72, 73, 127, 140, 158, 183, 190, 203, 209, 223, 224, 231, 232, 244, 246.
Carolina (colonia), 146.
Carolina del Sur, 203.
Carolinas (islas), 59.
Carmona, 236.
Carraca (arsenal de la), 173, 184, 247.
Carretas (cerro de las), 198.
Cartagena, 171, 172, 173, 188, 190, 197, 235, 240, 243.
Cartagena de Indias, 38, 39, 40, 41, 43, 47, 57, 63, 69, 71, 74, 80, 82, 84, 96, 99, 109, 110, 140, 141, 142, 143, 146, 147, 148, 154, 156, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 166, 180, 183, 184, 196, 198, 210, 211, 218, 222, 223, 228, 230, 238, 243, 245, 246.
Casiquiare (río), 189.
Castilla del Oro, 25, 202.
Cataluña, 248.
Catarduanes, 186.
Catoche (cabo), 131.
Cavite, 59, 99, 228, 232, 233, 242, 250.
Cebú (isla), 28, 186.
Celaya, 132.
Cerrito Verde, 107.
Cerros (isla), 34, 60.
Cibola, 30.
Coatzacoalcos, 68, 69, 127.
Cogayán, 185.
Colima (estado), 34.
Colombia, 196.
Concepción (ciudad), 192.
– (colonia), 146.
– (estrecho de la), 32.
– (puerto), 79.
Conctrucos, 144.
Confines, 175.
Constantinopla, 232.
Convalecencia (isla de la), 181.
Copiapó, 32.
Córcega, 158.
Córdoba (Argentina), 169, 171, 173, 225.
Córdoba (España), 157.
Cork, 193.
Coruña (La), 27.
Corrientes (cabo), 22.

Costa Rica, 175, 202, 217.
Cozumel, 24.
Cruces (puerto fluvial), 88, 89, 104.
Cruz (cabo de la), 38.
Cuba, 18, 21, 23, 24, 29, 38, 42, 53, 62, 72, 74, 127, 128, 131, 135, 177, 178, 182, 183, 198, 199, 204, 206, 211, 213, 218, 240, 246, 247.
Cuenca, 191.
Cumaná, 55, 71, 72, 225.
Curaçao, 125.
Cuyo, 171.
Cuzco, 138, 144, 191, 194.
Chacala, 128.
Chaco, 168, 215.
Chachapoyas, 108.
Chagres (río), 88, 89.
Charcas, 175.
Charlá, 164.
Chía, 161, 165.
Chiametla, 34.
Chiclana, 242.
Chihuahua, 92, 93.
Chile, 30, 31, 32, 36, 40, 74, 78, 108, 153, 184, 192, 239, 243.
Chiloe, 192.
Chillán, 193.
Chimbo, 108.
China, 76, 90, 91, 113.
Chincha, 31, 138.
Chocó, 142, 147, 161, 162.
Chono (islas), 32.
Chonos (archipiélago), 36, 150.
Chorrera (río), 212.
Chota, 144.
Chuquisaca, 172, 198.
Darién (El), 22, 147.
Deseada (La) (isla), 28, 38.
Dominica (La) (isla), 38, 40.
Dresde, 151, 166.
Ecuador, 60.
Engaño (cabo del), 60.
Escudo (isla del), 202.
Eslas, 224.
Española (La), 19, 20, 22, 23, 29, 39, 46.
Espíritu Santo (río), 34.
Estados Unidos, 135.
Ferrol (El), 58, 69, 70, 146, 171, 172, 190, 191, 196, 229, 231, 237, 242, 249, 250.
Filadelfia, 132.
Filipinas, 28, 49, 59, 76, 91, 97, 127, 129, 134, 185, 186, 191, 193, 224, 229, 230, 232, 239, 242, 250.
Flandes, 209.
Florida (La), 22, 23, 64, 127, 128, 135, 184, 190, 203, 204, 205, 206, 233.
Fontibón, 156.
Fort Carolina, 203.
Fonseca (golfo), 30.
Francia, 45, 61, 79, 167, 168, 189, 203, 228, 232, 233, 241, 245.
Fuenterrabía, 209.
Fuentes de Andalucía, 248.
Galápagos (islas), 32.
Galicia, 158.
Gallinero (río), 103.
Gaira, 23.
Garumbo, 147.
Gibraltar, 68, 134, 169, 172, 193, 195, 224, 235, 241.
Gomera (La), 37, 38.
Gran Canaria, 37, 215.
Granada (España), 220.
Granada (isla), 50.
Grande (isla), 36.
Guadalajara (ciudad), 30, 90, 93, 133, 175.
Guadalquivir, 26, 45, 209.
Guadalupe, 18, 131.
Guaduas, 148, 162.
Guaira (La), 55, 72, 74, 156, 212, 213, 225.
Guajira, 146.
– (península), 155.
Guali, 156.
Guam (isla), 59.
Guanabacoa, 179, 182.
Guanahaní, 18, 22.
Guandinosa (montaña), 159.
Guantánamo, 218.
Guarico, 181.
Guatemala, 30, 76, 77, 78, 79, 175, 183, 194.
Guayana, 210.
Guayaquil, 35, 75, 76, 77, 78, 79, 97, 107, 140, 142, 161, 191, 192, 193, 217, 218, 243.
Guayas (río), 107, 223.
Guiñada (La), 124.

Guipúzcoa, 248.
– (puerto), 55.
Habana (La), 24, 25, 38, 39, 40, 41, 43, 46, 47, 54, 55, 56, 57, 58, 63, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 74, 82, 96, 99, 100, 114, 116, 125, 136, 156, 157, 159, 168, 178, 179, 182, 183, 184, 186, 194, 195, 199, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 213, 214, 218, 224, 225, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 239, 241, 246, 248, 250.
– Apostadero, 190, 231, 235, 236, 241, 243, 244, 245, 246, 248, 249.
Hibueras, véase Honduras.
Hizichilpan, 210.
Honda, 147, 156, 160, 161, 162, 165.
Honduras, 46, 47, 74, 83, 175.
Hornos (cabo), 27, 36, 40, 52, 193, 219.
Huallaga (río), 149.
Huancavelica (minas), 78, 137, 144.
Huanco, 144.
Huaraz, 144.
Huaylas, 144.
Huehuetoca (cerro), 124.
Hungría, 149.
Iguala, 136.
Iligan, 186.
Iliolo, 186.
Ilokos (región), 196.
Ilokos Norte, 130, 197.
Ilokos Sur, 197.
Imperial (isla), 32.
India, 113.
Índico, 27.
Inglaterra, 54, 55, 58, 61, 69, 70, 132, 134, 153, 163, 169, 189, 190, 194, 204, 211, 219, 221, 224, 231, 233, 235, 236, 240, 242, 245, 249.
Inocente, véase San Benedicto (isla).
Isla Verde, 186.
Jacksonville, 203.
Jalapa, 51, 84, 85, 86, 92.
Jalisco, 34, 93.
Jamaica, 18, 21, 22, 23, 74, 131, 181, 182, 238.
Japón, 59, 113.
Jardines (las) (islas), 28.
Jauga, 69, 183.
Jauja, 144.
Joló, 114.
Juan Fernández (islas de), 193.
Ladrones (los) (islas), 28.
Laguna (La) (España), 194.
Laguna (La) (provincia), 186, 197.
Lajas (Las) (minas), 155.
Lambayeque, 144.
Lanzarote, 38.
León (isla de), 172, 192, 216, 219, 232, 243, 249.
Lepín, 31.
Leyte, 28.
Lima, 74, 76, 79, 97, 98, 137, 138, 139, 143, 144, 148, 153, 154, 168, 192, 193, 198, 230.
Limasagua, 28.
Limonade (La), 181.
Lisboa, 27, 211.
Londres, 135.
Lorient, 219.
Luban (isla), 186.
Lucayas, 22.
Luisiana (La), 54, 131, 136, 219.
Luzón (isla de), 59, 60, 186, 197.
Llata, 144.
Madre de Dios (bahía), 205.
Madrid, 97, 127, 136, 140, 151, 152, 162, 167, 172, 179, 190, 194, 197, 199, 205, 217, 219, 224, 225, 226, 229, 230, 232, 235, 239, 242, 247, 248.
Magallanes (estrecho), 36, 195, 206.
Magdalena (La) (isla), 33.
– (río), 147, 155, 161, 162, 198.
Mahón, 169, 224.
Malaca, 113.
Málaga, 188.
Maldonado, 168.
Malvinas (Las), 146, 193, 216, 229, 243.
Mambulao (minas), 185.
Mandinga (colonia), 146.
Manicaban (isla), 186.
Manila, 59, 60, 91, 99, 113, 114, 129, 130, 134, 175, 181, 182, 184, 185, 186, 196, 197, 228, 242.
Manises, 90.
Manriduque (isla), 186.
Mansilla (capitulación), 25.
Manzanillo, 30, 181, 214.
Maracaibo, 38, 74, 96, 141, 209, 213, 215, 225.

Maracay, 195.
Margarita (La), 38, 39, 53, 80, 158, 177, 210.
Marianas (islas), 26, 60, 185, 193.
Mariquita (mina), 147 155, 161.
Marshall (islas), 193.
Martín García (isla), 25.
Martinica, 50, 159.
Masaya, 216.
Matán, 28.
Matanzas, 178, 212.
Maule, 31.
Mayabeque (río), 114.
Maynas, 149.
Mazatlan (islas), 34, 128.
Medina de Pomar, 210.
Medina Sidonia, 240.
Mediterráneo, 69, 129, 152, 158, 171, 177, 184, 185, 190, 193, 198, 211, 216, 218, 228, 229, 235, 237, 240, 241, 243.
Melilla, 171, 222.
Melo, 168.
Mendocino (cabo), 34, 35, 59.
Menorca, 68, 169.
Mérida, 220.
Mesina (plaza), 158.
México, 24, 34, 47, 50, 51, 67, 76, 77, 81, 84, 95, 122, 127, 128, 135, 136, 141, 166, 167, 175, 184, 185, 186, 214, 231, 235.
– (ciudad), 125, 135.
– (golfo), 22, 23, 42, 131, 135, 195, 240, 244, 249, 250.
Mindanao, 28, 185.
Mindoro (isla), 186.
Misiones (provincia), 169.
Mogotes, 164.
Mola (río), 137.
Molucas (las) (islas), 26, 27, 28, 80.
Moluco, 113.
Mompós, 147.
Mompoz, 160.
Mona (canal de la), 50.
Monte Cristi, 58.
Monterrey (puerto), 35, 90.
Montevideo, 111, 154, 168, 169, 170, 173, 193, 194, 225, 238.
– Apostadero, 240.
Montilla, 234.
Montuosa (mina), 161.
Moreda, 249.
Mule, 32.
Nacoghoches (presidio), 132.
Nápoles, 140.
Navarra, 136, 177.
Navidad (La) (puerto), 28, 30, 59.
Nayarit, 133.
Nazca, 78.
Negro (río), 189.
Neiva, 159.
Nervión (apostadero), 248.
Nicaragua, 31, 76, 175, 202, 216.
– (laguna), 202.
Nicoya, 96.
Nieves (isla), 34, 212.
Niort, 168.
Nombre de Dios, 38, 42, 47, 67, 76, 84, 86, 104, 105, 110.
Nombre de Jesús (fundación), 33.
Nueva Andalucía, 22.
Nueva España (La), 30, 38, 39, 41, 42, 44, 46, 47, 49, 52, 53, 56, 57, 61, 65, 73, 78, 79, 83, 95, 108, 121, 126, 129, 131, 136, 148, 166, 167, 178, 185, 219, 230, 244.
Nueva Galicia (La), 30, 175.
Nueva Granada, 80, 140, 142, 146, 152, 154, 158, 165, 175, 222, 224.
Nueva Orleans, 54.
Nueva Santander, 132.
Nueva Toledo, 32.
Nuevo Reino de Granada, 79, 121, 183.
Nutka (estrecho), 35, 36, 241.
Ocaña, 204.
Once Mil Vírgenes (cabo), 33.
Ontaneda, 193.
Opón, 147, 156, 161, 162.
Orán, 137, 153, 197, 216, 228.
Orinoco, 70, 189.
Oruro, 198.
Otaheite (archipiélago), 134.
Otavalo, 188.
Pacífico, 17, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 51, 54, 58, 66, 74, 92, 96, 102, 106, 131, 153, 168, 171, 191, 193, 202, 219, 224, 229, 230, 235, 242, 243, 244.
Paita, 75, 76, 79, 143, 153.
Palermo, 158, 229.

Palos de la Frontera, 18.
Pampanga, 186, 197.
Panamá, 21, 29, 32, 41, 42, 66, 74, 75, 76, 79, 80, 81, 88, 89, 97, 103, 126, 138, 139, 142, 143, 147, 153, 157, 175, 190, 193.
Pando, 168.
Pangarinan, 197.
Panzacola, 190, 220, 235, 238, 249.
Paragua (isla), 185.
Paraguay, 167.
Parris (isla de), 203.
Pasacaballos, 110.
Pasajes, 228.
Pasco, 144, 198.
Pásig (río), 113, 181.
Patagones, 170.
Patagonia, 168.
Paz (La), 172.
– (bahía), 34.
Pequeñas Antillas (Las), 38.
Perico (isla), 103.
Perú, 30, 31, 40, 42, 51, 76, 77, 78, 79, 80, 97, 103, 121, 122, 134, 140, 142, 143, 147, 151, 152, 184, 191, 239, 247.
Petit de Goave, 180.
Plata (región del), 80, 97, 138.
Pinos (isla), 38, 39.
Pisco, 79, 137, 138.
Pitiguao, 181, 182.
Piura, 75, 108.
Popayán, 159, 198, 244.
Portobelo, 38, 39, 42, 43, 51, 57, 67, 74, 76, 80, 81, 84, 85, 86, 88, 89, 99, 104, 105, 110, 111, 143, 156, 218.
Portoviejo, 108.
Portugal, 18, 27, 168, 221, 235, 237.
Potosí, 64, 138, 144, 198, 240.
Puebla, 132, 166, 229.
Puebla de los Ángeles, 231.
Puente Real del Vélez, 165.
Puerto Caballos (puerto), 38, 39, 55.
Puerto Cabello, 195, 228, 246.
Puerto de Santa María (El), 154, 188, 198.
Puerto Príncipe, 208.
Puerto Plata, 42.
Puerto Real, 158.
Puerto Rico, 18, 21, 22, 38, 42, 45, 53, 55, 71, 72, 74, 83, 127, 128, 134, 194, 195, 198, 212, 213, 225, 228, 246, 247.
Puná (isla), 108.
Puno, 168.
Punta (La), 106.
Punta Elena, 108.
Querétaro, 93.
Quijano, 240.
Quintero, 31.
Quito, 81, 123, 163, 175, 191, 198.
Quiviria, 30.
Ramada, 31.
Realejo (El), 77, 78, 96.
Rey Felipe (fundación), 33.
Río de Janeiro, 247.
Río de la Hacha, 54, 70, 74, 141, 146, 163, 221, 222, 223.
Río de la Plata, 25, 27, 50, 52, 97, 111, 113, 122, 140, 143, 153, 158, 167, 168, 169, 170, 172, 175, 193, 198, 215, 216, 228, 234, 235, 242, 247.
– Apostadero, 238.
Río Negro, 168.
Riswick (paz), 181.
Rochefort, 219.
Romblón (isla), 186.
Ronda, 185.
Rosas, 135, 245.
Sacramento, 53, 149, 224, 238.
– (colonia), 80, 235.
Sacrificio (isla), 68.
Salado (El), 223.
Saltillo, 92.
Samar, 28.
San Agustín, 203, 206.
San Andrés (rincón), 34.
San Antonio (cabo), 38, 39, 46.
San Bartolomé (puerto), 34.
San Benedicto (isla), 34.
San Bernardino (embocadero), 59.
San Bernardo (bahía), 136.
San Blas (puerto), 35, 60, 224, 228.
– (apostadero), 102, 249.
San Buenaventura (puerto), 142.
San Carlos, 163.
San Clemente de Mancera, 137.
San Cristóbal (laguna), 124.
– (isla), 176.

– (río), 34.
San Cristóbal de La Habana, véase Habana (La).
San Diego (puerto), 34.
San Felipe de Barajas, 160, 163.
San Felipe en Portobelo, 106.
San Fernando, 155, 185, 195, 225, 229.
San Francisco (río), 141.
San Gil, 165, 166.
San Jerónimo (fuerte de), 177.
San José, 155.
San Juan (río), 142, 202.
San Juan de Lagos, 92, 93.
San Juan de Ulúa, 24, 99, 100, 101, 127, 131, 210, 246, 247.
San Juan del Río, 133.
San Lázaro (cerro), 160, 163.
– (hospital), 160.
San Lucas (cabo), 34.
San Luis de Potosí, 93, 132.
San Mamés del Campo, 223.
San Martín (isla), 123.
San Mateo (punta), 32.
San Miguel, 64.
San Nicolás (isla), 32.
San Pedro (puerto), 31.
San Roque (Cádiz), 239.
San Roque (isla), 34.
San Salvador, V. Guanahaní.
San Sebastián, 155.
– (punta), 35.
San Sebastián de Rábago, 155.
San Vicente (cabo), 62, 66, 158, 171, 172, 192, 240.
– (puerto), 192.
San Zenón, 155.
Sanlúcar de Barrameda, 41, 48, 66, 115, 206, 238.
Santa Ana (isla), 127.
– (minas), 155.
Santa Catalina (isla), 26, 35, 153, 158, 222, 224, 234, 235, 238, 249.
Santa Cruz, 38.
– (bahía), 34.
Santa Elena (colonia), 203.
Santa Fe, 18, 80, 143, 147, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 215.
– (capitulaciones), 121.
Santa Inés (isla), 32.
– (río), 35.
Santa María (cabo), 171, 205.
Santa María de Sonto Longo, 145.
Santa Marta, 22, 23, 47, 54, 146, 156, 161, 163, 221, 222, 223, 246.
Santander, 203, 204.
Santiago de Cuba, 178, 180, 190, 208, 210, 211, 214, 234.
Santiago del Prado (mina), 207.
Santo Domingo, 18, 21, 23, 38, 39, 42, 43, 45, 46, 53, 55, 58, 62, 72, 128, 175, 176, 177, 180, 208, 211, 232, 241.
Santo Domingo Vasco (puerto), 187.
Santo Tomás, véase Socorro (isla).
Serena (La), 32.
Sevilla, 17, 26, 27, 33, 40, 41, 42, 45, 46, 48, 50, 59, 62, 98, 162, 182, 191, 204, 209, 211, 218, 220, 235, 237, 248, 249.
Sibuyan (isla), 186.
Sicilia, 158.
Simacota, 164.
Sicié (cabo), 188.
Sinaloa, 34.
Socorro (isla), 34, 163, 164, 165, 166.
Sonsonate, 59, 78.
Subic (puerto), 250.
Tabacundo, 188.
Tabasco, 24.
Tabla (bahía de la), 236.
Tablas (isla), 186.
Taboga (isla), 103.
Tacotalpa, 68.
Taganga, 23.
Talavera, 90.
Talcahuano, 192.
Tampico, 21.
Tánger, 236.
Taos, 92, 93.
Tarragona, 134.
Tasca (puerto), 103.
Tayabas, 197.
Taybo, 23.
Techo, 156.
Teocelo, 133.
Tepeaca, 128.
Tepic, 90, 133.
Texas (provincia), 132, 136.
Tiburón (cabo), 38.

Tidor, 26, 27.
Tierra Bomba (isla), 110.
Timaná, 159.
Tlaxcala, 132.
Tobago (isla), 38.
Todos los Santos (bahía), 34.
Tolón (puerto), 134, 219, 240, 245.
Toluca, 132.
Tormo (río), 32.
Tortuga (isla de la), 176, 179.
Trafalgar (batalla), 135, 172, 192, 195, 229, 242, 244.
Tres Marías (Las) (islas), 33.
Tres Villas, 132.
Trinidad, 18, 21, 38, 53, 71, 193, 214, 220, 221, 234.
– (villa), 198.
Triunfo de la Santa Cruz (puerto), 24.
Trujillo (ciudad), 209.
– (puerto), 38.
Tucumán, 225.
Ucayali, 149.
Urabamba (provincia), 144.
Usurbil, 243.
Utrecht (tratado), 50.
Uyacali (río), 149.
Valdivia (ciudad), 75, 126, 192.
– (punta), 32.
Valencia, 209.
Valparaíso, 31, 32, 75, 153, 216, 228.
Valladolid, 234.
Varsovia, 151.
Vela (cabo de la), 38.
Vélez, 156, 162.
Venadito (hacienda del), 135.
Venezuela, 21, 53, 175, 189, 194, 209, 216, 247.
Veracruz, 24, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 51, 56, 67, 71, 74, 81, 84, 85, 92, 93, 94, 95, 97, 99, 101, 111, 127, 128, 131, 135, 136, 156, 210, 225, 228, 229, 237, 240, 246.
Veragua, 22, 202.
– (río), 202.
Vigo (bahía de), 68.
Virgen Gorda, 212.
Vitoria, 241.
Vizcaya, 171, 248.
Volcanes (Los) (islas), 28.
Watling, véase Guanahaní.
Yucatán, 54, 127, 131, 220, 240.
Yuma (río), 190.
Yungay, 144.
Zacatecas, 93.
Zafra, 238.
Zaragoza, 247.
Zipaquirá, 165.
Zorobaró (bahía de), 202.
Zumpango (laguna), 124.
Zurita, 188.

Las Colecciones MAPFRE 1492 contribuyen al mejor conocimiento de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formada por 17 títulos ya, [illegible] más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92

INDIOS DE AMÉRICA

MAÍZ Y AMÉRICA

IDIOMA E IBEROAMÉRICA

LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS

IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO

REALIDADES AMERICANAS

CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

PORTUGAL Y EL MUNDO

LAS ESPAÑAS Y ANDALUCÍA

RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS

ARMAS Y AMÉRICA

INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA

EUROPA Y AMÉRICA

AMÉRICA, CRISOL

SEFARAD

AL-ANDALUS

EL MAGREB

A continuación presentamos los títulos de algunas de las Colecciones.

Ulloa, 75, 77.
Unión Europea (Unión), 108.
Urrutia, 159.
Uruguay, 13.
Tabaqui (Chiapas), 56.
Tacubo (los Santos (Bolivia), 38.
Talcán (puerto), 124, 219, 240, 243.
Tolaca, 143.
Tornero (río), 32.
Tortuga (isla de la), 176, 179.
Tortuga (Guatemala), 135, 174, 192, 195, 229, 231, 244.
Tres Marías (Las) (islas), 15.
Tres Villas, 118.
Trujillo, 18, 21, 48, 53, 71, 193, 203, 226, 231, 234.
Tucuán, 198.
Tucumán de la Santa Cruz (puerto), 18.
Trujillo (ciudad), 200.
– (puerto), 38.
Tucumán, 215.
Uruguay, 149.
Urubamba (provincia), 144.
Ucayali, 243.
Ulloa (isla de), 34.
Urquiza (río), 149.
Valdivia (ciudad), 75, 176, 192.
– (puerto), 32.
Valparaíso, 209.
Valparaíso, 31, 32, 75, 153, 216, 228.
Vallada, 154.
Valverde, 154.
Vela (cabo de la), 38.
Vélez, 156, 162.
Venezuela (Gobernación), 135.
Venezuela, 21, 53, 175, 189, 194, 209, 216, 247.
Veracruz, 24, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 51, 56, 67, 71, 74, 81, 87, 88, 92, 93, 94, 99, 97, 99, 101, 111, 117, 120, 131, 135, 136, 156, 210, 220, 222, 229, 237, 240, 246.
Verapaz, 22, 202.
– (río), 202.
Vera (Isla de la), 23.
Vieja (Cuenca), 231.
Vilcanota, 243.
Vizcaya, 171, 229.
Volcanes (Los) (Islas), 28.
Wallis (véase Guadalupe)
Yucatán, 54, 122, 131, 220, 240.
Yuma (río), 190.
Yungas, 149.
Zacatecas, 93.
Zafra, 238.
Zaragoza, 247.
Zapotlán, 165.
Zorchan (bahía de), 202.
Zuazagoitia (Jacome), 124.
Zurita, 188.

Las Colecciones MAPFRE 1492 constituyen el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formado por 19 colecciones, recoge más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92

INDIOS DE AMÉRICA

MAR Y AMÉRICA

IDIOMA E IBEROAMÉRICA

LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS

IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO

REALIDADES AMERICANAS

CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

PORTUGAL Y EL MUNDO

LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA

RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS

ARMAS Y AMÉRICA

INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA

EUROPA Y AMÉRICA

AMÉRICA, CRISOL

SEFARAD

AL-ANDALUS

EL MAGREB

A continuación presentamos los títulos de algunas de las Colecciones.

COLECCIÓN
LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS

Códices mexicanos.

Lenguas indígenas del Brasil.

Lenguas indígenas de Norteamérica.

Pasado y presente de las lenguas indígenas de México y Centroamérica.

Literatura de los pueblos del Amazonas.

El guaraní.

El quechua y el aymara.

El mapuche.

COLECCIÓN
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO

Los franciscanos en América.
Religiosos en Hispanoamérica.
Jerarquía eclesiástica americana.
Misiones españolas en Filipinas y el Oriente.
Estado e Iglesia.
Misiones del Paraguay.
Los dominicos en América.
La Iglesia Católica en Estados Unidos y Canadá.
La Iglesia en la América del IV Centenario.
Historia de la Iglesia en Brasil.
Los jesuitas en América.
La Iglesia Católica y América.
El siglo XIX: la Iglesia en la América independiente.
El siglo XX: la Iglesia en la América actual.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

El libro *La Marina en el gobierno y administración de Indias,* de Bibiano Torres, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias.
- La expansión holandesa en el Atlántico.
- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Navegantes británicos.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.

En preparación:

- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 004949